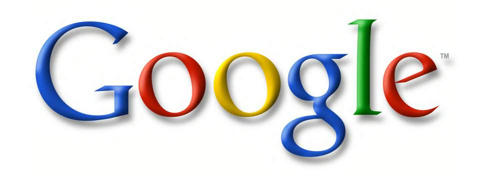
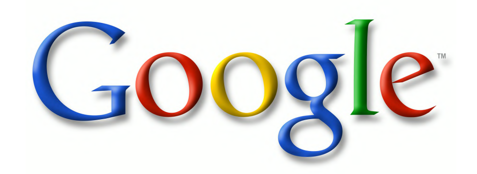
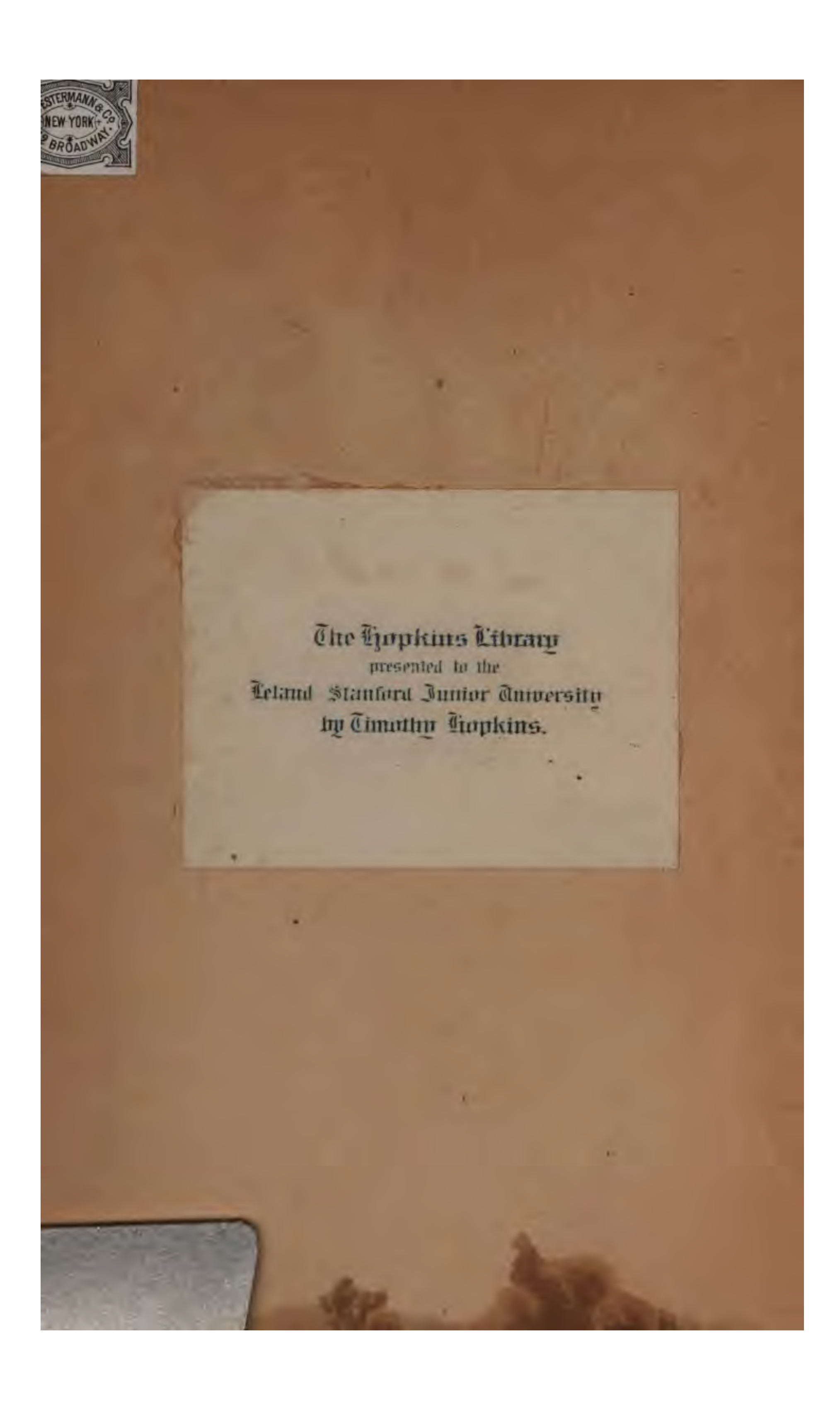





HRL
OF THE
Junior University


ESTERMANN & Co.
NEW YORK
BROADWAY.

Die

Verwaltung der Eisenbahnen

durch die Provinzen.

Ein Beitrag
zur Lösung der Frage:
Wie soll das gesammte Eisenbahn-
wesen Preussens, welches demnächst in die
Hände des Staates übergegangen
sein wird, verwaltet
werden?

Leipzig.
Friedrich Wilhelm Grunow.
1880.



C. Hoffmann'sche Buchdruckerei in Stuttgart.

Uebersicht.



Unter der Ueberschrift: „Die Gefahren der Eisenbahn-Centralisation und ihre Verhütung“ hat der Verfasser bereits in dem Märzhefte des laufenden Jahres der „Grenzboten“ einen Aufsatz veröffentlicht, welcher sich mit der Frage beschäftigt, welche schädlichen Folgen bei der voraussichtlich in nächster Zeit zur allgemeinen Einführung kommenden staatlichen Verwaltung für alle preußischen und dann wohl auch für alle deutschen Eisenbahnen aus der Centralisirung der ungeheuren Verwaltung unfehlbar entspringen werden, wenn denselben nicht durch die besondere Art der Organisation dieser Verwaltung vorgebeugt wird. Hierauf sind die Mittel angegeben worden, durch welche allein nach des Verfassers fester Ueberzeugung die Organisation der Eisenbahnverwaltung die erforderlichen Eigenschaften in diesem Sinne erhalten kann. Wir haben daselbst im wesentlichen vorgeschlagen, daß der preußische Staat, nachdem er sämmtliche Eisenbahnen, welche sich in seinem Staatsgebiete befinden, erworben haben wird, dieselben wiederum an die Provinzen zu vollem Eigenthume mit der entsprechenden Schuldenlast überlasse, so daß jede Provinz Eigenthümerin aller der Bahnstrecken wird, welche sich in deren Gebiete befinden. Für das Eisenbahnnetz jeder Provinz würde eine Königliche Eisenbahndirection zu errichten sein, welche, wenn gleich aus Staats-

beamten zusammengesetzt, doch gehalten ist, soweit bestimmte Rücksichten auf das Gesammtnetz und den Gesammtbetrieb des Staates nicht im Wege stehen, das provinzielle Netz nach den Wünschen des Eigenthümers, d. i. der Provinz, zu verwalten und zu bewirthschaften. Körperschaften und Organe, durch welche jede Provinz repräsentirt wird und in der Lage ist, den Betriebs- und Bewirthschaftungsplan ihres Eisenbahnnetzes zu beurtheilen, eventuell abzuändern und endlich zu genehmigen und ferner die erforderliche Aufsicht über das Eisenbahnwesen ihres Gebietes zu führen, sind bereits vorhanden in den Provinzialvertretungen und in den Organen der provinziellen Selbstverwaltung. Dem Einflusse der Provinzen entzogen sollte nur sein der große durchgehende Personen-Schnellzug-Verkehr, welcher von einer einzigen Staatsbehörde nach Analogie der Post mit eigenem Betriebsmaterial und Personal zu betreiben wäre. — Wenn nun solchergestalt die preußischen Provinzen die Grundlage der Verwaltung und Bewirthschaftung der Eisenbahnen in Preußen bilden würden, sollten die Eisenbahnen, welche sich auf den Gebieten der kleinen norddeutschen Staaten befinden, an die Netze benachbarter preußischer Provinzen angeschlossen und mit diesen völlig vereinigt werden — eventuell unter Vorbehaltung besonderer die Einheitlichkeit des Ganzeu nicht gefährdender Rechte für jene Staaten. Wollten dann die süddeutschen Staaten, welche sämmtlich von hinreichender Größe sind, um selbständige Directionsbezirke bilden zu können, sich der Organisation, welche das norddeutsche Eisenbahnwesen umfaßt, anschließen, so würde dies ohne große Opfer an staatlicher und wirthschaftlicher Selbständigkeit seitens der süddeutschen Staaten und ohne die geringsten administrativen Schwierigkeiten möglich sein, sobald der

staatliche Theil der Eisenbahnverwaltung von Preußen auf das Reich übertragen würde.

Der erwähnte frühere Aufsatz*) war zu Ende des vorigen Jahres niedergeschrieben worden, nachdem durch die Beschlüsse des Landtages die Gesetzesvorlage „betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat", genehmigt worden war und somit durch Gesetz vom 20. December vor. J. die Erwerbung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahn mit zusammen 3124 Kilometer Betriebslänge für den preußischen Staat sich vollzogen hatte. Inzwischen sind weitere wichtige Schritte in der Richtung der Verwirklichung des Staatsbahngedankens geschehen, einmal durch den weiteren Ankauf von Privateisenbahnen für den preußischen Staat, sodann durch den Erlaß einer neuen „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung" für Preußen datirt vom 24. November 1879, jedoch erst bekannt gemacht im Eisenbahn-Verordnungsblatte vom 2. März 1880, und endlich durch mehrfache Erlasse, theils Allerhöchste, theils von seiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten, durch welche diese Organisation bereits zu praktischer Einführung gelangt. Das Bereich dessen, was die preußische Staatsregierung in Hinsicht auf die Organisation der Eisenbahnverwaltung beabsichtigen mag und kann, läßt sich jetzt schon mit größerer Sicherheit überblicken, als zu jener Zeit, da der Aufsatz in den „Grenzboten" entstanden ist; demgemäß werden auch die in der folgenden Abhandlung zu wählenden Angriffspunkte und

*) In diesem Aufsatze ist mehrmals in völlig sinnentstellender Weise anstatt des Wortes Eilzug das Wort Eilgut gedruckt worden, was dem Verfasser leider zu spät bekannt wurde, um den Fehler noch verbessern zu können.

zu machender Vorschläge vielfach bestimmtere sein, als in jenem Aufsatze. Der Kern unserer Vorschläge ist jedoch derselbe geblieben. Im ganzen ist der Verfasser sowohl in Folge der neuesten Ereignisse, welche die Sache berühren, als durch die weiteren Informationen, welche derselbe über die Ausführbarkeit und Zweckmäßigkeit seiner Vorschläge in Fachkreisen gewonnen hat, in seiner Ueberzeugung bestärkt worden, nur die Vorschläge für die Organisirung und Handhabung des Zugförderungs- und Fahrdienstes haben sich wesentlich geändert und stehen jetzt mit dem System der übrigen Organisation völlig im Einklange.

Der vorerwähnte Allerhöchste Erlaß vom 24. November 1879 setzt lediglich die Organisation der Executivbehörde fest, welche das Eisenbahnwesen verwalten sollen, grenzt deren Befugnisse ab u. s. w. Ueber eine Einwirkung des Publikums auf die Verwaltung der Eisenbahnen oder über die Mitwirkung des Landes oder der Provinzen an der Verwaltung und dem Betriebe enthält derselbe jedoch keinerlei Andeutungen. Dieses letzte Moment ist noch völlig vorbehalten. In gleicher Weise ist in jenem Erlasse über die territoriale Ausdehnung, welche man beim schließlichen Uebergange aller Eisenbahnen an den Staat den Verwaltungsbezirken, insbesondere den Directionsbezirken endgültig zu geben beabsichtigt, nichts gesagt. Da nun einerseits jene neugeschaffene Organisation der Executivbehörden mit den Vorschlägen, welche wir zu machen haben, in keiner wesentlichen Beziehung im Widerspruche steht und andererseits unsere Vorschläge sich hauptsächlich auf diejenigen Verhältnisse erstrecken, welche, wie erwähnt, der Regelung in der Zukunft noch entgegensehen und deren Regelung theilweise erst nach dem Uebergange aller Eisenbahnen an den Staat

möglich ist, so erscheint der Zeitpunkt für die Erörterung der vom Verfasser angeregten Fragen gegenwärtig nicht etwa ein verspäteter, sondern im Gegentheile ein besonders geeigneter zu sein.

Daher hat es der Verfasser unternommen, sich nochmals in dieser besonderen und ausführlicheren Schrift an alle Diejenigen zu wenden, welche sich für den hochwichtigen Gegenstand interessiren und ihnen seine Gründe und Vorschläge zu ernster Erwägung zu unterbreiten.

1.

Uebersicht über den dermaligen Stand des Verstaatlichungswerkes der deutschen Eisenbahnen.

Daß wir uns am Vorabende der Einführung des ausschließlichen Staats-Eisenbahnsystems für den preußischen Staat und demnächst auch für das ganze Deutsche Reich befinden und bereits mitten in der Entwickelung derjenigen Organisationselemente stehen, welche dereinst die Grundlage der gesammten Eisenbahnverwaltung des Deutschen Reiches bilden werden, kann einem Zweifel nicht mehr unterliegen, wenn wir die gegenwärtig gegebene Lage der Dinge überschauen.

Am 1. December 1879 betrug die Betriebslänge der preußischen Staats-Eisenbahnen 6209 Kilometer, dazu sind getreten durch das Gesetz vom 20. December 3124 km., ferner durch das Gesetz vom 14. Februar 1880, betreffend den Erwerb des Rheinischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Unternehmens bezw. 1405 und 260 km., durch das Gesetz vom 25. Februar 1880, betreffend den Ankauf der Hamburger Bahn 18 km., durch das Gesetz vom 7. März 1880, betreffend den Ankauf der im Groß-

herzoglich Hessischen Gebiete gelegenen Strecke der Main-Weserbahn 65 km. Darnach beträgt die Betriebslänge der preußischen Staats-Eisenbahnen gegenwärtig 11081 km. Rechnet man hierzu die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen mit 4001 km., so stehen im ganzen unter preußischer Staatsverwaltung 15082 Kilometer, während die Gesammtlänge aller in Preußen für den öffentlichen Verkehr vorhandenen Bahnen 19302 Kilometer erreicht. Der Staat beherrscht also bereits 78 %, d. i. zwischen ¾ und ⅘ aller Bahnen. Unter Hinzunahme der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, welche in Folge der Einrichtung des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen — Allerhöchster Erlaß vom 27. Mai 1879 — dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellt sind, hat dieser Minister die Oberleitung über 16205 Kilometer Eisenbahnen.

Ferner haben von den übrigen deutschen Staaten das reine Staatsbahnsystem: Bayern ausschließlich der Pfalz, Sachsen, Württemberg, Baden und Oldenburg; Hessen-Darmstadt hat gemischtes System, so daß sich die Gesammtlänge aller unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen in Deutschland aus der folgenden Zusammenstellung ergiebt:

Preußen	15082	Kilometer,
Elsaß-Lothringen (ohne die Wilhelm-Luxemburg-Bahn)	1123	"
Bayern ohne die Pfalz	3826	"
Sachsen	2216	"
Württemberg	1488	"
Baden	1313	"
Oldenburg	290	"
Hessen-Darmstadt	229	"
Summa	25567	Kilometer,

während die Gesammtlänge aller deutschen Eisenbahnen, Privatbahnen und Staatsbahnen, rund 32000 Kilometer erreicht*). Im ganzen deutschen Reiche befinden sich somit gegenwärtig bereits 77 ½ % aller Eisenbahnen unter Staatsverwaltung.

Von einem „gemischten" Eisenbahnsysteme kann unter diesen Umständen für Deutschland keine Rede mehr sein.

2.

Die neue preußische „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung" vom 24. November 1879 und die damit verbundenen Erlasse.

Was die Gestaltung der künftigen Staatseisenbahn-Verwaltung anbelangt, so wird, wie bereits gesagt, die gegenwärtig vom Minister der öffentlichen Arbeiten in Angriff genommene Neuorganisation grundlegend werden. Der wichtigste der in dieser Richtung bereits vorliegenden Erlasse ist der Allerhöchste Erlaß vom 24. November 1879, betreffend die anderweite Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen. Auf die durch diesen Erlaß genehmigte „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung" wollen wir hier etwas näher eingehen.

Nach diesem Erlaß erfolgt die Verwaltung der im Bau oder im Betriebe befindlichen Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen unter der oberen Leitung des Ressort-Ministers

---

*) Die angegebenen Betriebslängen für verschiedene Eisenbahngruppen sind im Augenblicke vielfach nicht mehr genau zutreffend, für den hier verfolgten Zweck sind jedoch diese Zahlen genau genug.

1) durch die Königlichen Eisenbahndirectionen,
2) durch die Königlichen Eisenbahnbetriebsämter,
3) durch die Königlichen Eisenbahnbaucommissionen.

Die Eisenbahnbaucommissionen sind anscheinend nur für die Ausführung größerer Neubauten bestimmt. Jede Eisenbahnbaucommission wird entweder einer Eisenbahndirection oder dem Minister unmittelbar unterstellt; die Besetzung der Baucommissionen, sowie die Feststellung ihrer Geschäftsordnung erfolgt in jedem einzelnen Falle durch den Minister. Die Eisenbahnbaucommissionen kommen für die Verwaltung der im Betriebe stehenden Bahnen nicht in Betracht, die Wahrnehmung des Betriebes — welche uns hier hauptsächlich interessirt — erfolgt vielmehr nur durch die Eisenbahndirectionen und die Eisenbahnbetriebsämter; in Betreff dieser beiden Behörden wollen wir kurz das Folgende hervorheben:

1. Die Eisenbahndirectionen.

Die Mitglieder einer Direction bilden nur für die Erledigung gewisser die Beschwerden von Beamten gegen Verfügungen der Betriebsämter, Baucommissionen und Directionen zum Gegenstande habenden Angelegenheiten ein Collegium. In allen anderen Angelegenheiten erfolgt die Geschäftserledigung durch die drei Abtheilungen der Direction, deren Geschäftskreis durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, „Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahndirectionen" vom 4. Februar 1880 festgestellt ist. Jeder Abtheilung steht ein Abtheilungsdirigent vor, welcher die Erledigung der der Abtheilung überwiesenen Sachen weiterhin den einzelnen Mitgliedern der Direction zur Bearbeitung überweist. Diesen Mitgliedern der

Direction obliegt die Verantwortung für die sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte. Uebrigens bleibt es dem Ermessen des Präsidenten überlassen, wichtige oder solche Angelegenheiten, welche den Geschäftskreis mehrerer Abtheilungen berühren, in Plenarconferenzen berathen zu lassen; ebenso können auch Abtheilungsconferenzen stattfinden.

Der besondere Geschäftskreis der Directionen begreift

a) bezüglich der allgemeinen Verwaltung:

1) die generelle und gleichmäßige Regelung des Dienstes, namentlich die Feststellung und Abänderung der Instructionen; 2) das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen der Centralverwaltung, die Beschaffung der zum Bau und Betrieb erforderlichen Geldmittel; 3) die Bearbeitung der Personalien aller Beamten der Centralverwaltung und eines Theiles der Beamten der Streckenverwaltung; 4) die Erweiterung des Bahnnetzes, die Uebernahme des Betriebes auf fremden Bahnstrecken; 5) Angelegenheiten, welche die Direction im ganzen betreffen, wie Angelegenheiten des deutschen Eisenbahnvereins, Aufstellung der Jahresberichte, Statistik zc.; 6) Ausübung aller Befugnisse, welche bezüglich der Privateisenbahnen den Eisenbahncommissariaten beigelegt sind.

b) bezüglich der Bauverwaltung:

1) die Aufstellung oder Revision von Vorarbeiten, Projecten und Anschlägen für Neubaustrecken und die Genehmigung für die bei Neubaustrecken vorkommenden a) Normalconstructionen, b) Geleiseanlagen, c) Bauten, welche über 10000 Mk. kosten; 2) Bestellung der Abtheilungs- und Sektionsbaumeister für die Neubaustrecken; 3) die Gesammtbeschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien, sowie der Betriebsmittel (Locomotiven, Tender und

Wagen); 4) Anträge auf polizeiliche Revision, sowie die Eröffnung fertiger Bahnstrecken; 5) Anträge auf Gewährung von Remunerationen und Unterstützungen; 6) Abschluß der Baufonds und vorläufige Abnahme der Baurechnungen bei den vom Staate verwalteten Privatbahnen; 7) Ermächtigung zum Abschlusse freihändiger Lieferungs- und Arbeitsverträge über 50000 Mk. ꝛc.

c) bezüglich der Betriebsverwaltung:

1) die Feststellung der Fahrpläne; 2) die Feststellung der Tarife im Personen- und Güterverkehr; ad 1) und 2) vorbehaltlich höherer Genehmigung; 3) die obere Leitung des Betriebsdienstes der über den Bezirk der Direction oder den Bezirk eines Eisenbahnbetriebsamtes transitirenden Züge, sowie die Entscheidung über die gegen die Verwaltung erhobenen Beschwerden und Entschädigungsansprüche; 4) die Disposition über den Maschinen- und Wagenpark, soweit nicht bestimmte Maschinen und Wagen den Eisenbahnbetriebsämtern für den Localdienst ihrer Strecke zu eigener Disposition überwiesen werden; 5) die Central-Betriebs- und Central-Werkstatts-Materialien-Verwaltung, sowie die Verwaltung der Central- und Hauptwerkstätten; 6) die Beschaffung des Jahresbedarfs an Bahn-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien; 7) die Beschaffung der Betriebsmittel (Locomotiven, Tender und Wagen); 8) die Bestätigung der für Rechnung des Betriebsfonds abzuschließenden freihändigen Verträge über 5000 Mk. ꝛc.; 9) die Aufstellung oder Revision von Projecten und Anschlägen, welche betreffen (nicht bei Neubaustrecken vorkommende) a) Normalconstructionen für Bauobjecte, b) Geleiseanlagen, c) kleinere Neu- und Reparaturbauten, welche bezw. nicht mehr als 3000 und 5000 Mk. kosten; 10) Anträge auf Gewährung von Remunerationen ꝛc.

2. Die Eisenbahn-Betriebsämter.

Denselben liegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselben nicht der Direction oder dem Minister vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirkes und ihrer Zuständigkeit vertreten sie die Verwaltung selbständig; sie haben die Bahnpolizei-Verwaltung in ihren Bezirken. Die ihnen übertragenen Geschäfte werden von den Eisenbahnbetriebsämtern unter eigener Verantwortung geführt. Die Verfügungen derselben bedürfen der höheren Genehmigung nur insofern, als sie Abweichungen von generellen Vorschriften enthalten oder für besondere Fälle die Genehmigung ausdrücklich vorbehalten ist. Außerdem liegt den Eisenbahnbetriebsämtern die Erledigung aller Aufträge der Direction ob. — Die Eisenbahnbetriebsämter werden mit einem Betriebsdirector als Vorstand und der erforderlichen Anzahl ständiger Hülfsarbeiter besetzt, von welchen einer mit der ständigen Vertretung des Betriebsdirectors vom Minister beauftragt wird. Dem Betriebsdirector obliegt die Sorge für den ordnungsmäßigen Geschäftsgang und Betrieb im allgemeinen, insbesondere die richtige Vertheilung der Geschäfte, den Hülfsarbeitern die Verantwortung für die sachgemäße Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte. Die Geschäftsordnung der Betriebsämter ist durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. Februar 1880 — ebenso wie für die Directionen — festgestellt.

Offenbar ist es die Tendenz dieser Organisation, den Betriebsämtern, welche die eigentlichen Localbehörden sind und das Aeußere des ganzen Betriebes zunächst und allein besorgen und welchen überall der directe Verkehr mit dem

Publikum obliegt, größere Selbständigkeit und ausgedehnte Befugnisse zuzuweisen und diese Befugnisse in den Händen eines einzigen Beamten zu vereinigen, welcher dadurch in die Lage gebracht ist, überall sogleich und unmittelbar einzugreifen. Daß diese Einrichtung ein großer Fortschritt ist im Vergleiche mit den seitherigen „Eisenbahn-Commissionen" und im Sinne einer prompten Erledigung aller Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes, kann wohl von keinem Einsichtigen verkannt werden. Den Directionen ist dagegen die Last des Localdienstes völlig abgenommen, und dieselben vermögen sich mit den großen und allgemeinen Angelegenheiten ihres Netzes, mit der oberen Beaufsichtigung und Controle der Verwaltung, mit den finanziellen, organisatorischen, Tarif- und Fahrplan-Angelegenheiten zu beschäftigen.

Nach den Motiven, welche bei der Mittheilung der Grundzüge der neuen Organisation an das Abgeordnetenhaus angefügt wurden, wird in dieser Organisation das „Princip der Arbeitstheilung im Wege stärkerer Decentralisation" zur Durchführung gebracht. Es muß zugegeben werden, daß eine genügende Decentralisation des Betriebes auf diesem Wege thatsächlich erreicht wird. Diese ist jedoch nicht gleichbedeutend mit derjenigen Decentralisation der Eisenbahnverwaltung, welche wir im Auge haben und welche im volkswirthschaftlichen und politischen Sinne von günstigem und den Einfluß des Publikums und der Localinteressen auf die Verwaltung und den Betrieb sichernder Wirkung sein soll. Auf diesen Punkt werden wir später ausführlich zurückkommen.

Auch bei den Directionen hat man, ausgenommen einige wenige Fälle, von einer collegialischen Behandlung der Geschäfte Abstand genommen, was sich durch die immer

mehr entwickelte Specialisirung der letzteren und das Interesse energischen und raschen Geschäftsganges und durch die Absicht, die Verantwortlichkeit für die einzelnen Decernenten zu erhöhen, vollkommen rechtfertigt. Da im übrigen die Betriebsämter der zuständigen Direction strikte untergeordnet sind, ist eine rasche und sichere Einwirkung der letzteren auf die Betriebsämter zu erwarten. Es steht zu hoffen, daß sich nach Einführung der neuen Organisation die Masse des Schreibwerkes, durch welches die unteren Betriebsstellen seither überlastet waren, erheblich vermindere, da in Folge des lebhaft angestrebten und nunmehr ermöglichten persönlichen Eingreifens des Betriebsdirectors auf allen Seiten des Dienstes der Geschäftsverkehr weit mehr, als seither ein mündlicher sein kann.

Als ein besonderer Vorzug der neuen Organisation ist noch der Umstand hervorzuheben, daß derselben offenbar in hohem Grade die Fähigkeit innewohnt, sich verschiedenen Verhältnissen anzupassen. So würde es der Einheitlichkeit der Verwaltung durchaus keinen Eintrag thun, wenn ein Directionsbezirk 5 Betriebsämter enthält, ein anderer 6, ein dritter 10 Betriebsämter; auch die Ausdehnung der Betriebsämter kann ganz verschieden bemessen werden, je nach der Intensität des Betriebes u. s. f.

Ueber die räumliche Ausdehnung der Bezirke sowohl der Directionen, als der Betriebsämter ist in der „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung“ nichts gesagt, doch ist durch die inzwischen bereits erfolgte Umwandelung der Eisenbahncommissionen, welche seither bei den größeren Staatsbahn-Verwaltungen eingerichtet waren, in Eisenbahnbetriebsämter mit gleichem Bezirke das Maaß für das Gebiet der Betriebsämter gegeben. Diese Bezirke umfassen eine Betriebslänge von 200 bis 300 Kilometer. Die ehe-

malige Berlin-Potsdam-Magdeburger-, die Main-Weser-, die Nassauische Staats-Bahn haben zum Beispiele die gleiche Bahnlänge, welche ein neues Eisenbahnbetriebsamt umfaßt. Was die Größe der Directionsbezirke anbelangt, so scheint die Absicht vorzuliegen, dieselben nach Möglichkeit auszudehnen, vorläufig unterstehen bei den bereits neuorganisirten Directionen 6 bis 8 Betriebsämter einer Direction. Doch ist in Folge der Neuerwerbungen die Organisation noch theilweise im Werden begriffen.

Gegenwärtig ist bereits in Folge Allerhöchsten Erlasses vom 19. Februar d. J. die Formirung folgender Eisenbahndirectionen beschlossen worden, welche schon am 1. April in Thätigkeit getreten sind:

1) Königliche Eisenbahndirection zu Berlin 1466 Kilometer, 6 Betriebsämter.

2) Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg 2590 Kilometer, 8 Betriebsämter.

3) Königliche Eisenbahndirection zu Hannover 1661 Kilometer, 7 Betriebsämter.

4) Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. 1672 Kilometer, 6 Betriebsämter.

5) Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld 1330 Kilometer, 6 Betriebsämter.

6) Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau 1586 Kilometer, 6 Betriebsämter.

Ad 1) umfaßt den Bezirk der früheren Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin, ad 2) der Ostbahn zu Bromberg, ad 3) der Hannover'schen Staatsbahn, der Westfälischen Bahn zu Münster und der Main-Weserbahn zu Kassel, ad 4) der Nassauischen Staatsbahn, der Saarbrücker und der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, ad 5) der Bergisch-Märkischen, ad 6) der Ober-

schlesischen Bahn. Die beiden letzteren Bahnen waren und sind noch nicht im Besitze des Staates, sondern stehen nur unter Staatsverwaltung.

Durch Allerhöchste Erlasse vom 29. December 1879 und vom 25. Februar 1880 sind weiterhin die folgenden Königlichen Directionen geschaffen worden:

7) Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg 1674 Kilometer.

8) Königliche Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin 611 Kilometer.

9) Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn in Köln 1098 Kilometer.

10) Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn in Köln 1405 Kilometer.

Ad 7) umfaßt das frühere Berlin-Potsdam-Magdeburger, das Magdeburg-Halberstädter und das Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmen, ad 8) das frühere Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmen — jedoch ausschließlich der von der Ostbahn verwalteten Hinterpommerischen Bahnen —, ad 9) das frühere Köln-Mindener und ad 10) das frühere Rheinische Eisenbahn-Unternehmen.

Daß die Kreirung dieser 10 großen Eisenbahndirectionen bereits ein Definitivum sei, ist für die Mehrzahl derselben wohl anzunehmen; bei einigen erscheint dies jedoch nicht wahrscheinlich. Letzteres wird bestätigt durch die bereits oben erwähnten Motive, welche der Vorlage der Grundzüge der neuen Organisation beigegeben wurden und aus welchen wir die folgende Stelle hervorheben: . . . „Da nach den betreffenden Erwerbsverträgen“ — nemlich vom 20. December vor. Jahres, in welchem jedoch die Rheinische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn noch nicht mitbegriffen sind — „zunächst nur der Betrieb und die

Verwaltung der einzelnen Bahnen auf den Staat übergeht, das Eigenthum dagegen vorläufig den bestehenden Gesellschaften verbleibt, so muß eine Theilung der einzelnen selbständigen Unternehmungen und eine planmäßige Zusammenlegung der Theile vorerst noch ausgesetzt bleiben". Eine solche planmäßige Zusammenlegung ist also doch für später beabsichtigt. Ad 5), 9) und 10) liegen sehr dicht zusammen und es würde, wenn auch die Bergisch-Märkische Bahn in das Eigenthum und somit in die völlig freie Disposition des Staates übergehen sollte, jedenfalls mit zwei Directionen an Stelle von dreien auszukommen sein. Eine Direction zu Stettin wird sich wohl nicht umgehen lassen, wenn dieser auch vorläufig nur ein verhältnißmäßig kleiner Bezirk zugewiesen ist, vermuthlich ist dieselbe jedoch noch für die Absorption weiterer Privatbahnen bestimmt. Alle übrigen Directionen dürften unzweifelhaft als definitive Glieder der neuen Organisation zu betrachten sein, wenn auch die Bezirke derselben sich noch mehr und mehr vergrößern und vielleicht hie und da anderweitig reguliren werden.

Um eine einigermaßen vollständige Uebersicht dessen zu geben, was in der ersten Hälfte dieses Jahres an organisatorischen Erlassen und Anordnungen von seiten des Ministers der öffentlichen Arbeiten erflossen ist, dürfte noch das Folgende anzuführen sein:

Eng an den Allerhöchsten Erlaß vom 24. November 1879, wodurch die neue Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung genehmigt ist, schließen sich, wie bereits erwähnt, der Erlaß der Geschäftsordnung für die Königlichen Eisenbahn-Directionen und derjenigen für die Königlichen Eisenbahnbetriebsämter, beide vom 4. Februar 1880, sodann aber ferner der Erlaß des Ministers der öffentlichen

Arbeiten vom 16. März 1880, welcher die wichtige Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstätten- und Werkstatts-Materialien-Verwaltung, sowie für das Buch- und Rechnungswesen derselben bei Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen enthält. Ferner sind zu erwähnen der Erlaß Nr. 5 vom 3. Januar, durch welchen die Erhebung der Ueberführungsgebühren auf den Anschlußstationen der älteren und neu hinzugekommenen Staatsbahnen, insofern dieselben durch Verschiedenheit des Bahneigenthums bezw. der Betriebsinteressen begründet waren, in Wegfall kommen; der Erlaß Nr. 6 vom 15. März betreffend die Umgestaltung des Betriebes innerhalb des Staatseisenbahnnetzes in Folge der Erweiterung des letzteren, im Sinne der Vereinfachung des Betriebes durch Ersparung des doppelten Personales zur Notirung und Revision der übergehenden Wagen und der zweckmäßigeren Ausnützung der Locomotiven, sowie des Wagen- und Locomotivpersonals dadurch, daß Maschinen und Personal nicht mehr an der Grenze der Verwaltungsbezirke wechseln, sondern auf größere Strecken durchlaufen und dadurch, daß der Rangirdienst in den gemeinschaftlichen Stationen nunmehr ebenfalls mit geringerem Aufwand an Maschinen und Personal besorgt werden kann, auch der Reserve- und Vorspanndienst auf den Uebergangsstationen u. a. m. Weiter sind noch zu erwähnen: der Erlaß Nr. 13 vom 14. Febr., welcher eine Revision der zwischen den Staatsbahnen und den neuerworbenen Privatbahnen bestehenden Vertragsverhältnisse aus dem Gesichtspunkte der Identität des finanziellen Interesses anordnet; sodann noch der Erlaß Nr. 28 vom 19. März betreffend die Vereinfachung der Firmirungen und Bezeichnungen in der Staatseisenbahn-Verwaltung, Erlaß Nr. 31 enthaltend eine Uebersicht der vom 1. April

1880 ab festgesetzten Eisenbahn-Directionsbezirke der Staats-eisenbahn-Verwaltung (so wie wir dieselben bereits oben angegeben haben), Erlaß Nr. 37 vom 7. April enthaltend: Vorläufige Bestimmungen betreffend Erleichterungen in der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen auf den vom Staate verwalteten Bahnen, wodurch 3 Gruppen für die gemeinschaftliche Benützung der Güterwagen gebildet werden: I. die Directionsbezirke Bromberg, Berlin, Stettin, II. die Directionsbezirke Magdeburg, Hannover, Frankfurt a. M., III. die Bezirke der Königlichen Directionen der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn zu Köln. Schließlich erwähnen wir noch das Gesetz vom 17. Juni 1880 „betreffend Uebertragung von Befugnissen, welche den Provinzialbehörden und deren Vorstehern gesetzlich vorbehalten sind, auf die Königlichen Eisenbahn-Directionen und deren Vorsteher". Es erstreckt sich dieses Gesetz a) auf die Festsetzung und den Ersatz der bei Kassen- und anderen Verwaltungen vorkommenden Defecte und b) auf die Dienstvergehen von Beamten, Versetzung derselben auf eine andere Stelle oder in Ruhestand.

3.

Die Gefahren, welche die Eisenbahncentralisation begleiten.

Wenn wir uns der Frage zuwenden, welche Folgen die möglichst kräftige Centralisirung aller Eisenbahnen in Staatshänden nach sich ziehen wird, so müssen wir zunächst folgende Voraussetzungen machen: 1) Wir ziehen vorläufig nur alle norddeutschen Bahnen in Betracht, wobei wir das Königreich Sachsen als zu Süddeutschland gehörig ansehen, also das gesammte Eisenbahnnetz des Deutschen Reiches

mit Ausnahme des Königlich Bayerischen, Sächsischen, Württembergischen, des Reichsländischen und des Großherzoglich Badischen Netzes. 2) Wir setzen voraus, daß sämmtliche Eisenbahnen des vorbezeichneten Netzes zur vollen Verfügung des preußischen Staates, sei es durch Eigenthum oder Betriebsübernahme gebracht werden. Denn daß jetzt noch bei dem in den beiden vorigen Abschnitten dargelegten Stande der Dinge Privatbahnen dauernd neben den Staatsbahnen bestehen sollten, ist undenkbar. Wenigstens müßte es als eine schwere Schädigung des Staatsinteresses betrachtet werden, wenn solche Privatbahnen dauernd Steine im Wege zur Erlangung der Vortheile sein würden, welche die doch unter allen Umständen mit vielfachen Opfern erkaufte Uebernahme aller „wichtigen" Bahnen in Staatsverwaltung uns bringen soll. Sobald aber noch einzelne selbständige Bahnen vorhanden sind, kann die Organisation und Gesetzgebung nicht frei schalten und wir müssen auf viele der erhofften Vortheile verzichten. Für beide Theile wird es am wünschenswerthesten sein, den unvermeidlichen Schritt so rasch als es die Rücksicht auf die Erlangung eines angemessenen Kaufpreises und die Wahrnehmung eines günstigen Zeitpunktes für die Abwickelung des Finanzgeschäftes möglich macht, zu thun. Es wurde gesagt, daß Preußen allein die Verwaltung aller norddeutschen Bahnen übernehmen solle, dabei braucht jedoch nicht ausgeschlossen zu sein, daß das Eigenthum der oldenburgischen Staatsbahn bei Oldenburg, das Eigenthum der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn nach der Erwerbung durch den Staat bei Mecklenburg und das Eigenthum der im Gebiete des Großherzogthums Hessen belegenen Bahnen, soweit dieselben nicht bereits im Besitze des preußischen Staates sich befinden, und nach Erwerbung des in Frage kommenden Theiles

der Hessischen Ludwigsbahn beim Großherzogthum Hessen verbleibe. Es könnten diese Complexe wohl mit dem Bezirke von Betriebsämtern zusammenfallen und könnte eine besondere Ertragsberechnung für dieselben vorbehalten werden. Im übrigen darf die Einheitlichkeit des Betriebes durch diese Besonderheit jedoch nicht gestört werden. Die anderen kleineren norddeutschen Staaten würden auf das Eigenthum an Eisenbahnen verzichten müssen. Das norddeutsche Eisenbahnnetz umfaßt im ganzen rund 2100 Kilometer, wovon bereits 19300 Kilometer unter preußischer Verwaltung — theils staatlicher, theils privater — stehen.

Wenn dieses norddeutsche Eisenbahnnetz nach den Principien des neuen preußischen Organisationsschemas und im Geiste der bereits vorgenommenen Organisationen des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welcher anscheinend die Directionsbezirke mit den großen Gruppen vorhandenen individuellen Verkehrs zusammenfallen lassen und die Sitze der Directionen in die Schwerpunkte dieser Gruppen verlegen will, eingetheilt wird, so erhalten wir Königliche Eisenbahndirectionen in: 1) Berlin, 2) Bromberg, 3) Breslau, 4) Stettin, 5) Hamburg-Altona, 6) Magdeburg, 7) Hannover, 8) Köln, 9) Frankfurt a. M. 9 Directionen dürften wohl das Minimum sein; dabei würde der Bezirk der Direction zu Köln, ganz Rheinland und einen Theil Westfalens mit sehr intensivem Verkehr umfassend, schon sehr groß werden, ferner würde Thüringen etwas weitab von den Directionssitzen Frankfurt a. M. und Magdeburg liegen. An Betriebsämtern würden wir etwa 90 zu durchschnittlich 250 Kilometer, bis 100 zu durchschnittlich 225 Kilometer erhalten.

Es ist noch ein weiterer Punkt besonders hervorzuheben. Wenn der Staat sich den Betrieb aller vorhande-

nen Eisenbahnen aneignet, so ist es auch eine unbedingte Nothwendigkeit, daß er den Bau aller neuen Bahnen selbst in die Hand nehmen muß. Wir setzen daher diesen Umstand, welcher in mancher Beziehung von großer Tragweite ist, im Folgenden stets voraus.

Nach Erledigung dieser Vorfragen wollen wir auf die Hauptfrage eingehen: welche Folgen wird eine rein centralisirende Verwaltung der Eisenbahnen — welche in unserem Sinne auch unter Zugrundlegung des neuen preußischen Organisationsschemas noch möglich ist — nach sich ziehen?

Es ist ohne Zweifel eine höchst bedenkliche Sache, wenn ein so großartiger Industriebetrieb, wie ihn das Eisenbahnwesen Norddeutschlands in seiner Gesammtheit darstellt, zum reinen Staatsbetrieb wird. Nach den „Statistischen Nachrichten von den preußischen Eisenbahnen" für das Betriebsjahr 1878 betragen für die preußischen Eisenbahnen durchschnittlich und rund

für den Kilometer Betriebslänge:

die Anlagekosten	260000	Mk.
die jährliche Bruttoeinnahme .	30000	„
die jährliche Ausgabe	16500	„
die jährliche Reineinnahme . .	13500	„

Wenn wir diese Zahlen für das ganze norddeutsche Netz von 21000 Kilometer gelten lassen, so sind im ganzen dessen:

Anlagekosten . . .	5460,	
Bruttoeinnahmen .	630,	
Ausgaben	347,	
Reineinnahme . . .	284	Millionen Mark.

Nach derselben Quelle ergeben sich bei den preußischen Bahnen

für den Kilometer Betriebslänge:
2,6 Beamte, 1,8 Arbeiter.

Diesen Prozentsatz auf ganz Norddeutschland ausgedehnt, ergibt im ganzen rund 60000 Beamte und 40000 Arbeiter. Diese 100000 männliche Personen werden nun Staatsbeamte und Staatsarbeiter, wobei wir unter den letzteren Arbeiter in den Werkstätten, auf den Bahnstrecken und Bahnhöfen des Staates, in meist regelmäßiger Beschäftigung des Staates zu verstehen haben. Denn der Bedarf an Arbeiten zu Eisenbahnbetriebs- und Unterhaltungszwecken ist im ganzen ein regelmäßiger, und die Staatsverwaltung, wie jede andere Verwaltung, liebt es, sich soweit möglich, immer derselben Individuen zu bedienen, welche sie sich für ihre Zwecke bereits geschult hat. Diese Arbeiter pflegen jedoch mit dem Staate, was Disciplin, allgemeine Führung, Unterstützung in Krankheitsfällen, bei Verunglückungen u. s. w. anbelangt, in engere Beziehungen zu treten, als mit Privatunternehmungen, da ersterer in diesen Beziehungen vielfache Rücksichten zu nehmen hat, welche bei letzteren nicht in Betracht kommen. Man kann also füglich von „Staatsarbeitern" reden, welche in ihren Eigenschaften den Beamten auf Kündigung ziemlich nahe stehen. Es handelt sich hier übrigens, wohlgemerkt, nur um die Arbeiter, welche der Eisenbahnbetrieb beschäftigt, nicht um diejenigen, welche bei Neubauten Verwendung finden. Rechnet man auf jeden Staatsbeamten oder Staatsarbeiter nur zwei Angehörige, so befinden sich in directer Abhängigkeit vom Staate 300000 Menschen, das ist 1 Prozent der gesammten Bevölkerung von rund 30 Millionen des in Betracht gezogenen Gebietes. Rechnet man drei Angehörige, so sind es 1 ½ Prozent der Gesammtbevölkerung.

Hiezu kommt nun der Neubau. Es darf wohl angenommen werden, daß Norddeutschland jährlich etwa 150 Millionen Mark für Eisenbahnneubauten verausgabt, wobei gewiß wieder 100000 Menschen directen Verdienst finden und mit Berücksichtigung der Angehörigen derselben mindestens 200000 Menschen direct ernährt werden. Bei dem gegenwärtigen System der Vergebung der Lieferungen und Arbeiten an große Unternehmer stehen zwar die Arbeiter der Bauverwaltung gänzlich ferne und werden somit nicht zu Staatsarbeitern, auch ist die Anzahl der zu verwendenden Staatsbeamten eine verhältnißmäßig nur geringe; dennoch bringt der Staat eine große Menge von Menschen in mittelbare Abhängigkeit von sich. Das Verhältniß der Eisenbahnverwaltung zum Neubau und den Neubauarbeitern wird jedoch in Zukunft ein anderes werden. Der weitaus überwiegende Theil der Eisenbahnen, welche jetzt in die Hände des Staates gelangt sind und noch gelangen, ist durch Privatunternehmungen erbaut worden. Dies wird jetzt nicht mehr stattfinden: das Verhältniß des Eisenbahnneubaues zum Eisenbahnbetriebe wird nunmehr ein regelmäßiges und darum weit innigeres werden — was auch aus einer großen Anzahl von Gründen in hohem Grade zu wünschen ist. Der Staat wird sich Eisenbahnbaucommissionen schaffen; es wird sich ohne Zweifel als zweckmäßig erweisen, eine solche Commission nicht für einen einzigen bestimmten Neubau zusammenzusetzen und dieselbe nach Fertigstellung dieser Linie wieder aufzulösen, sondern er wird sich vielmehr eine gewisse dauernd Beschäftigung findende Anzahl dieser Commissionen in ihrer Zusammensetzung und Organisation immerfort zu unterhalten streben mit ihrem für diese besonderen Zwecke eigens geschulten Personal an Beamten und Arbeitern. Es wäre

gewiß von großem Werthe, auch diesen Neubaubehörden eine gewisse Stabilität zu verleihen. Die Eisenbahnverwaltung würde dann in der Lage sein, ihre sämmtlichen Beamten und Arbeiter in einer geordneteren und vortheilhafteren Weise auszubilden, als dies seither möglich war. Denn es ist für das gesammte Personal der Eisenbahnverwaltung von großem Werthe, wenn es als Vorschule vor dem Uebergange zum Betrieb eine Beschäftigung beim Neubau durchgemacht hat, wie es andererseits für einen großen Theil der bei Neubauten beschäftigten Beamten unmöglich ist, richtig die Bedürfnisse und Anforderungen des Betriebes, auf welche doch schließlich Alles ankommt, zu erkennen und denselben überall entgegenzukommen, wenn diesen Beamten keine Gelegenheit gegeben ist, durch Absolvirung eines Theiles ihrer Lernzeit beim Betriebe fertiger Bahnen den nöthigen Einblick zu gewinnen. Da das Eisenbahnwesen, sowohl was Betrieb, als was Neubau anbelangt, stets in lebhaftem Fortschreiten, das heißt also in immerwährender Veränderung begriffen ist, so werden diese Beziehungen zwischen Neubau und Betrieb recht vielfache und lebhafte werden. Es wird also der Neubau ein stabileres und gleichförmigeres Gepräge annehmen und es wird sich sowohl im Interesse einer soliden und gleichförmigen Ausführung vieler Neuarbeiten, als im Interesse der Schulung der eigenen Beamten und Arbeiter mit Nothwendigkeit ergeben, daß man wieder in erheblichem Maaße auf den Regiebau zurückgreift. Dann aber braucht man wieder mehr Beamte und die Arbeiter werden zu Staatsarbeitern.

Es ist also ein ungeheurer Industriebetrieb, welchen der Staat in Zukunft übernimmt und es verknüpfen sich mit demselben alle die bedenklichen Folgen,

welche man staatlichen Gewerbebetrieben im allgemeinen zuschreibt. Die eigenthümlichen Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes sind aber Ursache, daß nicht nur diese allgemeinen Folgen zu befürchten sind, sondern auch noch besondere Nachtheile von außerordentlicher Tragweite eintreten können, nemlich 1) die Verstaatlichung der Fabrikation des Eisenbahnbetriebsmaterials, 2) die Verstaatlichung der gesammten Eisen- und Stahlproduction.

Der Locomotivbau und der Eisenbahnwagenbau sind besondere Industriezweige geworden. Dieselben werden in Fabriken betrieben, welche sich ausschließlich mit diesem Geschäfte befassen. Sobald nun der Staat alleiniger Abnehmer dieser Fabriken ist, hat er es in seiner Macht, die Preise für dieselben so weit herunter zu drücken, als er nur will. Da der Staat diese Macht haben wird, so wird er sie auch anwenden, wenn auch vielleicht nicht sofort, so doch sicherlich nach einiger Zeit. Ist er ja doch im Interesse der Steuerzahler verpflichtet, auf möglichst wohlfeile Lieferungen zu sehen! Dadurch werden bald diejenigen Unternehmungen eingehen, welche unter weniger günstigen Bedingungen arbeiten müssen, als andere. Dann wird auch an diese die Reihe kommen. Schließlich werden sich auch die Unternehmer der noch übrig gebliebenen Werke von dem undankbaren Geschäfte zurückziehen wollen und man wird nur dadurch die für den Bedarf durchaus nothwendigen Fabriken erhalten können, daß der Staat dieselben selbst in Betrieb nimmt. Dann werden wir auch für diese Industrie den reinen Staatsbetrieb haben. Man könnte hier einwerfen: der Staat soll und braucht die Preise nicht so weit herabzudrücken, daß kein Unternehmer mehr für ihn arbeiten will. Darauf ist zu erwiedern, daß

jede Festsetzung von Preisen, welche nicht im Wege der Concurrenz erfolgt oder wenigstens von dieser lebhaft beeinflußt wird, ertödtend wirkt und in angemessener Weise überhaupt nicht stattfinden kann. Fabrikbetriebe von Regierungs Gnaden sind nicht viel anders als reine Staatsbetriebe; man wird von jenen zwar einen Theil des finanziellen Risicos wegnehmen, dafür aber den Unternehmergewinn bedeutend ermäßigen. Das aber vernichtet eben die Lust zu Unternehmungen; denn der Unternehmer erstrebt reicheren Gewinn und nimmt dafür etwas Risico gerne in den Kauf. Daß die Bauanstalten für Eisenbahnbetriebsmaterial bei einseitig centralisirtem Staatseisenbahnwesen reine Staatsbauanstalten oder Privatbauanstalten von Staates Gnaden werden müssen, scheint uns unabwendbar; vielleicht steht es jedoch mit der Gefahr der Verstaatlichung der gesammten Eisen- und Stahl-Industrie weniger schlimm? Wir glauben, daß es auch hier sich ähnlich verhalten wird. Zwar sind die Eisen- und Stahlproducenten nicht auf die Eisenbahn als Abnehmer allein angewiesen, aber diese ist in solchem Maaße der wichtigste Abnehmer jener Werke — zumal wenn sie auch den Bau ihres gesammten Betriebsmaterials selbst übernommen hat —, daß fast kein größeres Hüttenwerk, keine Maschinenbauaustalt ohne die Eisenbahn als Abnehmer existiren kann. Dies Verhältniß wird künftig noch um so schärfer hervortreten, als sich jetzt entschieden hat, daß die stählerne Schiene auf schmiedeeiserner Lang- oder Querschwelle der vortheilhafteste Oberbau für Eisenbahnen sein wird. Die Holzschwelle wird also verschwinden, die Eisenschwelle an deren Stelle treten. Damit diese recht wohlfeil werden möge, wird man den Walzwerken die Daumschrauben schon ansetzen. Andere bedeutende Absatz-

gebiete hat die Eisen- und Stahlfabrikation freilich noch bei der Marine: Panzerschiffe, schwimmende Docks, Küstenbefestigungen, schwere Geschütze u. s. w., sodann bei der Armee: Bedarf der Feld- und Festungsartillerie, der Fortifikation (Panzerthürme, Panzercabonnièren, bombensichere Ueberdeckungen ꝛc.), bei der Post- und Telegraphenverwaltung, bei der Staats-Civil-, bei Post- und Militärbauverwaltung: Parlamentsgebäude, Gerichtsgebäude, Kirchen, Universitäten, Gymnasien, Schulen; Verwaltungsgebäude; Kasernen, Hospitäler, Kadettenhäuser; Hafen, Dock- und Schleusenbauten u. s. w. Dies sind freilich noch sehr fleißige Abnehmer, nur sind dieselben alle die Diener eines und desselben Herren: wiederum des Staates. Alle größeren Bauunternehmungen gehen gegenwärtig vom Staate aus. Wir sind weit davon entfernt, dies zu beklagen; aber es ist Thatsache: sobald die ganze Eisenbahnverwaltung und damit auch die Fabrikation des Eisenbahnbetriebsmaterials in die Hände des Staates übergegangen sein wird, wird derselbe auch Hauptabnehmer eines jeden einzelnen Eisen- und Stahlproducenten sein. Der Staat aber muß sich als gewissenhafter Hausvater eines Tages fragen: warum werden in den verschiedenen Zweigen meiner Verwaltung verschiedene Preise für dasselbe Eisenfabrikat am ben Orte bezahlt? Der Staat wird sich diese Frage um so gewisser vorlegen, als er künftighin an der Gestaltung der Preise in seiner Eigenschaft als Frachtführer sehr wesentlich mitwirkt — und er wird zu dem Schlusse kommen, daß diejenigen, welche mehr bezahlt haben, zu viel bezahlt haben und daß dieser oder jener Preis hoch genug ist. Wir werden also auch hier so weit kommen, daß der Staat den Preis festsetzt. Haben wir aber erst Hüttenwerke von Regierungs Gnaden oder gar von Landtags-

oder Reichstags Gnaden, dann ist die beste Kraft des sterbenden Unternehmungsgeistes gebrochen. Es bleibt also auch hier nur die ultima ratio: der Staat muß den Betrieb der Eisen- und Stahlwerke selbst übernehmen.

Ob hiermit die Reihe derjenigen Industriezweige abgeschlossen ist, welche der Staat, wenn auch sehr gegen seinen Willen, wird übernehmen müssen, möchten wir aufs lebhafteste bezweifeln. Der einmal betretene abschüssige Weg macht ein Einhalten sehr schwierig. So ist das Bergwerkswesen, insbesondere ist die Existenz und der Betrieb der Eisensteingruben und der Kohlenbergwerke so enge mit den Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Abnehmer und Frachtführer verknüpft, daß auch jene sehr stark nach der Verstaatlichung hin gravitiren.

Zu dem allem kommt, daß der Staat immer darnach streben wird, Normal-Formen, Normal-Constructionen im Bereiche seiner Bedürfnisse vorzuschreiben. Dadurch wird die Nothwendigkeit, für die Verstaatlichung der erwähnten Industrieen wesentlich beschleunigt, denn die Verschiedenheit der Formen und Constructionen, welche derselbe Gegenstand haben kann, würde auch bei gleichem und feststehendem Preise noch eine Concurrenz zwischen den Fabriken zulassen. Wird aber die Eigenartigkeit der Producte der einzelnen Fabriken mehr und mehr verwischt, so sinken sie nur um so rascher dem Staate in die Arme.

Was das aber heißen will, wenn der Staat erstens den Betrieb aller bestehenden Eisenbahnen, zweitens den Bau aller neuen Bahnen, drittens die Fabrikation des gesammten Eisenbahnbedarfs an Oberbau, Schienen, Schwellen &c., an Maschinen, an Wagen und Locomotiven selbst übernehmen wird — und dies ist das Minimum dessen,

was ihm sicher auferlegt sein wird —, so muß die ungeheure Größe der Verantwortung, welche wohl einer Schilderung für Niemand bedarf, uns erschrecken. Kommt dazu aber die Wahrscheinlichkeit, daß — zum Theile in Folge anderweiter Beziehungen des Staates — überhaupt die ganze Eisen- und Stahlproduction (vielfach bis zu feinerer Verarbeitung) und selbst die Eisenstein- und Kohlenbergwerke der einmal erweckten Strömung folgen: Was soll da überhaupt dem Staate noch entzogen bleiben? Dann hätten wir den Staat der Socialisten! Für die Millionen von Menschen, welche sich von diesen Industrieen nähren, die spezielle Fürsorge und die Verantwortung für deren Wohlergehen zu übernehmen in dem Sinne, wie man dies von seiten der Staatsregierung gegen Angestellte oder regelmäßige Arbeiter in ihren Diensten erwarten muß, dies wäre denn doch eine Riesenaufgabe!

Wir kommen zu einer zweiten hochbedenklichen Folge, welche die centralisirende Verstaatlichung der Eisenbahnen nach sich ziehen wird: das ist die Unterdrückung der zu so reicher Blüthe entfalteten und in rastlosem Vorwärtsstreben begriffenen einheimischen Technik. Es kann sicherlich nicht geleugnet werden, daß gerade das Heranwachsen unseres deutschen Eisenbahnwesens unter einer Vielheit von Verwaltungen, welche möglichst unabhängig neben einander zu bestehen, einander an Leistungsfähigkeit in jeder Beziehung aber möglichst zu übertreffen suchten, eine außerordentlich reiche Entwickelung und vielseitige Durchbildung unseres Eisenbahnwesens zu Wege gebracht und eine Menge von Capacitäten auf diesem Gebiete herangebildet hat, wie dieselben wohl anderwärts nicht mehr zu finden sind. Was besonders die rein technischen Leistungen betrifft, so sind die möglichen Lösungen aller Aufgaben in Form und Con-

struction so vielseitig ausgebildet worden, daß wir zu einem allseitig erprobten und durchgearbeiteten Systeme gelangen konnten, wie wir es jetzt besitzen. Wenn nun auch hier dem Staate und den Staatstechnikern, deren sich die Privatbahnen mit Vorliebe für alle höheren Stellen bedient haben und welche es verstanden haben, die Resultate aus jener Vielgestaltigkeit zu gewinnen und durchgreifend zur Einführung zu bringen, eine hervorragende, ja die Hauptrolle zugefallen ist, so will uns doch das vor allem als das Wichtigste erscheinen, daß ein unablässiges Streben des Erfindungsgeistes vorhanden ist und daß diesem Gelegenheit gegeben ist, sich in Versuchen und mit Aussicht auf eigenen Gewinn zu bethätigen. Reguliren und Resultate ziehen kann man erst dann, wenn Kräfte bereits wirksam sind und Material vorhanden ist. Selbstthätig aber diese geistig-productive und erfinderische Thätigkeit in seinen nunmehr eigenen Betrieben, welche er eigentlich nur reguliren sollte, zu entfalten, wird dem Staate nicht möglich sein. Denn einmal fehlt die allbelebende Concurrenz; dann wird der Staat nur immer äußerst mäßige Mittel für Versuche übrig haben; ferner fehlt die Aussicht auf eigenen Gewinn und auf die Verbesserung seiner Lage, welche den Einzelnen sich mit Leichtigkeit große Entbehrungen auferlegen und seine Arbeitsleistung mit Leichtigkeit vervielfachen läßt, welche ihn tausend Wege zur Verwirklichung seiner Ideen finden läßt. Der Staat muß Menschen und Dinge gleichmäßig behandeln, darf nicht individualisiren, darf nicht viel experimentiren, wodurch er den Anschein der Unsicherheit gewinnen würde, muß langsam mit Neuerungen vorgehen, da deren Einführung für das Ganze viel Geld kostet — und Einheitlichkeit soll ja doch sein; der Staat darf keinen außerordentlichen Gewinn für Einzelne zulassen, weil er

dann nicht mehr gerecht sein kann. Kurz, dem Staate fehlen alle Mittel, um unsere unermüdlich strebsame Eisenbahntechnik und wir können wohl sagen: unsere Technik überhaupt in ihrem kräftigen Tempo zu erhalten. Wenn die Verstaatlichung zu weit um sich greift, kann sie sich leicht wie ein eisiger Frost auf unsere blühende Technik herabsenken.

Eine dritte höchst verderbliche Folge des centralisirenden Staatseisenbahnbetriebes ist die Vernachlässigung des Localverkehrs. Daß dieselbe in vollem Maaße eintreten wird, wenn nicht kleinere Unterabtheilungen geschaffen werden, welchen die Verfolgung der localen Verkehrsinteressen zur eigensten Aufgabe gestellt ist, braucht nicht nachgewiesen zu werden. Wenn die Staatseisenbahn-Verwaltung mit der Regelung der internationalen Verkehrsbeziehungen und der durchgehenden Verkehre, mit den Vorbereitungen für kriegerische Eventualitäten, mit der Regulirung der Tarife im Zusammenhange mit der übrigen Staatsverwaltung, insbesondere der Finanz- und Zollverwaltung oder zu anderen bestimmten Zwecken, beschäftigt ist, wenn ihr Rücksichten auf den Reichstag, Landtag und politische Beziehungen aller Art zu nehmen neben der laufenden Verwaltung des ungeheuren Verkehrsinstitutes obliegt, wie kann da ein verständnißvolles und gründliches Eindringen in die Bedürfnisse der einzelnen Landestheile erfolgen? Nach der Erwerbung der neuen Landestheile im Jahre 1866 hat die preußische Staatsverwaltung die Nothwendigkeit erkannt, sich selbst zu entlasten durch Einführung des Grundsatzes der Selbstverwaltung für die Provinzen. Da nun das gesammte Eisenbahnnetz des Landes in die Staatsverwaltung übergeht, wird auch in diesem hochwichtigen Zweige derselben der Grundsatz der Selbst-

verwaltung kleinerer Bezirke durchgeführt werden müssen. Es kann nicht Aufgabe des Staates sein, für die Befriedigung der localen Bedürfnisse die Initiative zu ergreifen. Diese muß bei entsprechenden localen Körperschaften liegen. Von weiterem außerordentlich schwer wiegendem Einflusse müssen ferner die folgenden Umstände sein, welche den Neubau von Eisenbahnen betreffen: Einmal hat die Staatsverwaltung die im höchsten Grade mißliche Verpflichtung, gegen alle Landestheile — sagen wir: gegen alle Provinzen — eine gewisse Art von Gerechtigkeit zu üben, welche dafür sorgt, daß ungefähr gleichmäßig alle Provinzen mit neuen Bahnen bedacht werden. In der einen Provinz kann aber ein Neubau sofort rentabel sein oder binnen kurzer Frist rentiren, während in der anderen ein die Kosten verzinsender Ertrag für lange Zeit noch nicht zu erwarten ist. Solche Verhältnisse werden aber künftighin wenig berücksichtigt werden, da die Rentabilität einzelner kleiner Strecken dem nunmehr so großen Gesammtnetze gegenüber nicht mehr in Frage kommen wird. Es wird schon aus diesem Grunde geschehen, daß der Neubau von Bahnen in den verkehrsreicheren Provinzen, wo derselbe leicht und ohne großes finanzielles Risico möglich wäre, hintangehalten wird, um eine verkehrsärmere Provinz nicht zu kränken oder um eine unrentable Linie in letzterer zu bauen. Dies ist aber jetzt, nachdem die Hauptlinien in Deutschland gleichmäßig hergestellt sind, ein durchaus verkehrter Grundsatz. Richtig wird es vielmehr sein, Eisenbahnen überall da entstehen zu lassen, wo günstige Vor- und Verkehrsbedingungen bereits vorhanden sind. Will man aber in einem verkehrsarmen Landstriche den Verkehr durch kräftige Beihülfe des Staates erst hervorrufen, so ist dies eine andere Sache. Gewiß soll der Staat, so weit als irgend möglich,

zu diesem Zwecke Mittel bewilligen, aber er darf darum die vorgenannten Aufgaben nicht vernachlässigen. Am zweckmäßigsten erscheint es, wenn die einzelnen Landestheile den Bau von Localbahnen so weit, als sie vermögen, selbst und auf eigene Gefahr veranlassen; wenn aber der Staat erst mit der Bewilligung außerordentlicher Mittel eintritt, sobald die localen Kräfte nicht ausreichen. Auf diese Weise werden weit mehr Neubauten zu Stande kommen, als auf die ersterwähnte.

Wir haben soeben erörtert, wie schwer es für die Staatsregierung sein wird, den Schein ausgleichender Gerechtigkeit — es ist nur eine scheinbare Gerechtigkeit — gegenüber den Provinzen aufrecht zu erhalten. Aber nehmen wir an, daß es der Staatsregierung in jedem Jahre gelänge, ein diesem Grundsatze entsprechendes Tableau von neu zu erbauenden Bahnen in befriedigender Weise zu entwerfen, wie würde es der Staatsregierung vor dem Landtage ergehen, wenn es sich um die Genehmigung der Ausführungen und die Bewilligung der Mittel dafür handelt? — denn bei centralisirter Verwaltung ist ja der Landtag diejenige Instanz, welche die Geldmittel zu bewilligen hat —. Ohne Zweifel würde der Landtag, anstatt den Bau von Localbahnen zu begünstigen, wie es das Land will, an den Vorschlägen der Regierung, welche schon an und für sich aus finanziellen Gründen keine weitgehenden sein werden, noch erheblich kürzen. Denn die Bauwürdigkeit von Localbahnen können nur die wenigen Vertreter aus den betreffenden Landestheilen beurtheilen, diese aber können unter dem Verdachte der Voreingenommenheit für diese stehend wenig Ueberzeugungskraft für sich in Anspruch nehmen. Damit ist dem Landtage jede selbständige Information unmöglich und er muß, will er gewissenhaft verfahren, neuen

Projecten gegenüber sehr zurückhaltend sein. Wir müssen uns also gestehen: Selbst wenn die Staatseisenbahn-Verwaltung in der Lage und willens ist, die localen Bedürfnisse richtig zu erkennen und zu fördern, so ist doch der Landtag, welcher die Gelder zu bewilligen hat, durchaus nicht die geeignete Instanz, um über den Bau von Localbahnen zu beschließen.

Weiterhin ist dem Staate dadurch Beschränkung auferlegt, daß er in jedem Landestheile etwa mit gleichem Aufwande, mit gleicher Art der Ausstattung bauen muß. Er kann zum Beispiele die Stationsgebäude in Ostpreußen oder im Westerwalde nicht schlechter ausstatten, als am Rheine u. s. w. Hätte Ostpreußen die Aufgabe, für den Bau von Localbahnen im eigenen Gebiete selbst zu sorgen, so würde man vielleicht mit einer Bahn in schlichtester Ausstattung mit einfachsten Stationsgebäuden und sonstigen Anlagen zufrieden sein, um nur das Zustandekommen des Verkehrsweges zu ermöglichen. Der Staat aber wird so bauen, wie er überall baut; er kann nicht individualisiren, wie dies beim Baue von Localbahnen vielfach geschehen sollte. Auch darum wird eine Menge von Bahnen nicht gebaut werden, welche sehr wohl gebaut werden könnten.

Endlich ist noch das Folgende hervorzuheben. Es muß zur Ermöglichung des sehnsüchtig gewünschten Netzes von Localbahnen, welches sich über Deutschland ausbreiten soll, wesentlich auf eine kräftige Beihülfe von seiten der besonders interessirten Gemeinden, Kreise und Provinzen durch unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens, von Gebäuden, oder auch durch Ausführung von Erdarbeiten ꝛc. oder selbst durch Zuschuß von Geldmitteln gerechnet werden. Einer großen, mächtigen, fernen und ungreifbaren

Eisenbahnverwaltung wird man dergleichen Geschenke, welche vielleicht mit großen Anstrengungen zusammengebracht werden mußten, nicht gerne machen; man weiß nicht, welche höheren Ziele dieselbe gerade verfolgt oder dereinst verfolgen wird, Ziele, welche die Absichten, die dem neuen Unternehmen zu Grunde liegen, vielleicht durchkreuzen werden, oder man ist nicht sicher, daß der Betrieb, über welchen die Eisenbahnverwaltung später doch uneingeschränkt verfügen muß, so geleitet werden wird, wie man dies durchaus wünschen muß. Hätte aber z. B. eine Provinz ihr eigenes Eisenbahnnetz und eigene Eisenbahnverwaltung, auf welche ihr ein entscheidender Einfluß zusteht und immer zustehen wird, wie leicht würden da solche Opfer gebracht werden! Denn die Provinz kann unmöglich die localen Interessen einzelner ihrer Theile unberücksichtigt und ungepflegt lassen; auch werden etwaige beim Betriebe der betreffenden Strecke sich ergebenden Ueberschüsse wenigstens in der Provinz bleiben und nicht in dem großen Ganzen verschwinden. So gerne man Opfer bringen wird, welche der engeren Heimath auf eine oder die andere Art zu Gute kommen werden, so *vorsichtig wird man sein*, wenn *solche Gaben jener unermeßlichen staatlichen Verwaltung überantwortet werden sollen.*

Wir müssen aus dem Vorstehenden den Schluß ziehen, daß mit der Einführung einer rein centralisirenden Staatsverwaltung der Eisenbahnen die Aussichten auf die Entstehung eines reichen Netzes von Local- oder Sekundärbahnen völlig zu Grabe gehen.

Die *vierte* große Gefahr, welche der staatlichen Centralisation des Eisenbahnwesens beiwohnt, ist die Möglichkeit, daß die Staatsregierung *eine für das Land nicht heilsame Wirthschaftspolitik*, insbesondere in der

Richtung auf eine Ausbeutung der Eisenbahnen im fiscalischen Interesse verfolge. In dieser Hinsicht hat es zwar den Anschein, als wenn das Land durch die sogenannten „finanziellen und wirthschaftlichen Garantien“, welche der Landtag als Vorbedingung für die Annahme des Gesetzes vom 20. December 1879 betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat gestellt hat, hinreichend gesichert sei. Es sind in dieser Hinsicht besonders die Grundsätze für das „Gesetz über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse“ von Wichtigkeit, welche den wesentlichsten Bestandtheil jener Garantien bilden. Das Gesetz selbst konnte wegen der Kürze der Zeit vor der Genehmigung der betreffenden Kauf- bezw. Betriebsüberlassungs-Verträge mit den Privatbahnen nicht mehr fertiggestellt werden. In jenen Verhandlungen ist die Größe der gesammten „Staatseisenbahn-Capitalschuld“ bis zum 1. April 1880 bereits festgesetzt worden, sowie die Vorschriften über den künftigen Zuwachs derselben in Folge neuer Unternehmungen und Verausgabungen ꝛc. Sodann wurde also die Vorlegung eines Gesetzentwurfs bedungen, welcher folgende Grundsätze feststellt:

„I. Die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Maaßgabe des Etats im Ordinarium werden für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt und verrechnet:

1) Zur Deckung der Renten-, Zins- und Amortisationsverpflichtungen aus den mit Privatgesellschaften geschlossenen, dem Landtage selbst vorliegenden, sowie aus solchen in Zukunft zu schließenden Verträgen;

2) zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn-Capitalschuld;

3) so oft und so weit nach der Uebersicht der Einnah-

men und Ausgaben eines Rechnungsjahres oder bei dem Voranschlage im Staatshaushaltsetat sich ein Deficit herausstellt, zu dessen Deckung andernfalls Anleihen aufgenommen werden müßten, bis zur Höhe von 2,200,000 Mk. zur Ausgleichung dieses Deficits;

4) zur Bildung eines Eisenbahn-Reservefonds, dessen Bestände in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reiches anzulegen sind. Derselbe dient ausschließlich zur eventuellen Ergänzung der für die Verzinsung der Staatseisenbahn-Capitalschuld erforderlichen Jahresüberschüsse. Der 1 Prozent der jeweiligen Staatseisenbahn-Capitalschuld übersteigende Betrag des Reservefonds ist alljährlich bis zur Höhe von ½ Prozent der jetzt festgesetzten Staatseisenbahn-Capitalschuld einschließlich der nach II und III hinzutretenden Beträge derselben zur Amortisation zu verwenden.

Der alsdann noch verbleibende Betrag wird zur Amortisation der Staatseisenbahn-Capitalschuld verwendet, wenn und insoweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine anderweitige Verwendung festgestellt ist.

II. — — — — — —."

Unter 1) und 2) werden von den Jahresüberschüssen die Summen, welche für die Erfüllung der Verpflichtungen des Staates zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Capitalschuld und anderer Verpflichtungen, welche ihm die Erwerbung der Eisenbahnen auferlegt hat, unbedingt erfordert werden, vorweg genommen. Dann wird unter 3) die Möglichkeit gewahrt, daß für den Fall eines Deficits im Staatshaushaltetat, welcher die Aufnahme einer Anleihe erforderlich machen würde, die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung bis zur Höhe einer gewissen Summe zur Aushülfe herangezogen werden können. Unter 4) wird die

Größe der Summen, welche zur Tilgung der Staatseisenbahn-Capitalschuld zu verwenden ist, festgesetzt. Zum Schlusse wird dann, falls nach der Ausscheidung der für die vorgenannten Zwecke erforderlichen Summen noch ein Restbetrag übrig bleibt, bestimmt, daß dieser für allgemeine Staatszwecke verwendet werden darf.

Hier ist also bereits die Möglichkeit offen gehalten, daß der Staat einen Theil von den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung für sich in Anspruch nehme — ohne Zweifel wird sich häufig Gelegenheit finden, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Wir müssen dies im Interesse einer gesunden Eisenbahnwirthschaft aufs lebhafteste bedauern. Freilich sind diese Ansprüche des Staatssäckels an die Eisenbahnüberschüsse innerhalb gewisser Grenzen eingeschlossen und es ist, wenn jenes verheißene Gesetz in Kraft tritt und dauernd in Kraft bleibt, eine allmählige Tilgung der Schulden, welche aus der Anlage erwachsen sind, gesichert. Auf diesen Punkt ist ein außerordentliches Gewicht zu legen, wie auch die XII. Commission des preußischen Abgeordnetenhauses über den Gesetzentwurf betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, mit Entschiedenheit anerkannt hat. Wir führen aus dem Generalberichte der Commission das Folgende wörtlich an:

— — — „Ebenso wie der Privatunternehmer muß auch der Staat, wenn er industrielle Geschäfte treibt, das auf seine industriellen Werke verwendete Capital allmälig amortisiren. Die Lebenden zehren sonst das Capital der Nachkommen auf.

Hierzu treten mehrfache Gründe allgemeiner Art. Erkennt man in den Staatseisenbahnen Verkehrsanstalten, die vorwiegend dem öffentlichen Interesse zu dienen haben,

so muß bei der Leitung derselben das Interesse maßgebend sein, das Maaß der Leistungen derselben fortwährend zu erhöhen und dem Lande für den Transportpreis möglichst viel zu bieten, d. h. die Tarife herabzusetzen. Findet dieser Grundsatz auch seine Beschränkung — bei den Privatbahnen in dem Capitalinteresse der Actionäre, bei den Staatsbahnen in der Rücksicht auf die Staatsfinanzen und die Steuerzahler —, so hieße es doch den Plan der Verstaatlichung der Eisenbahnen und die hierbei leitenden Anschauungen verkümmern, wenn man nicht der Erreichung des Zieles möglichst hoher Leistungen durch die Grundlagen der Staatseisenbahnpolitik die Wege erleichtern wollte. An und für sich hat der Aufwand, welchen der Staat für die Entwickelung seiner öffentlichen Verkehrswege macht, mit den Grundsätzen des Betriebes und der Feststellung der für die Betriebsleistungen festzusetzenden Zahlung nichts zu schaffen. Der Staat kann ganz unabhängig von der Höhe seines aufgewendeten Capitals die Tarife bestimmen; immerhin wird aber die Staatsvertretung wie die Landesvertretung durch den Hinblick auf die Höhe der für die Herstellung der Verkehrswege verwendeten und noch nicht wieder in die Staatskasse zurückgeflossenen Beträge bei der Bemessung der Tarifsätze beeinflußt werden.

Hierzu kommt, daß, wie aus Anlage A S. 37 u. ff. zu dem Gesetzentwurf hervorgeht, die wichtigsten continentalen Länder Europa's sämmtlich für den unentgeltlichen Heimfall der Privatbahnen — ohne das Betriebsmaterial — an den Staat nach einer mehr oder weniger langen Reihe von Jahren Sorge getragen haben. Der Eventualität, daß dieser Zeitpunkt im Auslande eingetreten ist, und daß unsere Industrie und unser Handel alsdann mit dem Auslande zu concurriren haben, muß die Gesetzgebung

und die Verwaltung unseres Landes schon jetzt mit klaren Augen entgegensehen. Dieselbe fordert gebieterisch, daß auch wir zeitig daran denken, die in unsern Eisenbahnen veranlagten Capitalien zu tilgen. Unsere wirthschaftliche Zukunft würde compromittirt, wenn Frankreichs, Oesterreichs und Rußlands Eisenbahnen in der Lage wären, ihre Eisenbahnleistungen und Tarife nach den für die Betriebskosten und die Unterhaltung der Bahnen, sowie die Verzinsung und Tilgung des Betriebsmaterial-Capitals aufzuwendenden Ausgaben zu bemessen, während bei uns die Rücksichten auf Verzinsung und Amortisation der Baukosten als ein, die Vertheuerung des Transportpreises beeinflussendes Element fortbeständen.

Der Gedanke der Nothwendigkeit, die Eisenbahncapitalien zu tilgen, entspricht übrigens auch durchaus dem Geiste der älteren preußischen Eisenbahngesetzgebung.

Durch §. 38 und 39 des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen wurde die „Erhebung einer Eisenbahnabgabe" vorgesehen, deren Erträgnisse — neben der Entschädigung der Staatskasse für die durch die Eisenbahnen ihr entzogenen Einnahmen (Postverwaltung) — lediglich zur Amortisation des in den Eisenbahnen angelegten Capitals verwendet werden sollen. Das Ausführungsgesetz vom 30. Mai 1853 hielt diesen Grundsatz fest, und es wurden in den folgenden Jahren erhebliche Summen zum Ankaufe von Aktien der Privatbahnen verwendet.

Bereits durch das Gesetz vom 21. Mai 1859 ist diese weise Maßregel jedoch aufgehoben.

Die Eisenbahnabgaben dienen seitdem wieder zur Bestreitung der allgemeinen Staatsbedürfnisse. Es ist nach der Ansicht der Commission hohe Zeit, daß wir zu dem

gesetzgeberischen Gedanken des Jahres 1838 zurückkehren, indem wir das Princip der Tilgung der Staatseisenbahn-Capitalschuld zu einem wesentlichen Bestandtheile unserer zukünftigen Eisenbahnpolitik machen." — —

So weit der Bericht der XII. Commission des Abgeordnetenhauses. Die Wichtigkeit der Amortisation der Eisenbahnschulden ist sonach evident und wurde schon durch das Gesetz vom Jahre 1838 über die Eisenbahnunternehmungen anerkannt; trotzdem hat man die durch jenes Gesetz eingeleitete Amortisation schon im Jahre 1859 wieder unterbrochen. Wir glauben, daß man auf keine andere Weise, als durch Anführung dieser Thatsache, den Beweis so einleuchtend für die Behauptung führen kann, daß man durch Gesetze keine Verwaltungsgrundsätze für die Dauer einführen kann. Denn Gesetze können abgeändert oder aufgehoben werden. Wirksame Garantieen für eine richtige Wirthschaftspolitik der Eisenbahnverwaltung können also nicht durch derartige Gesetze erreicht werden, diese können allein durch zweckentsprechende organisatorische Einrichtungen, wie völlige Trennung der Eisenbahnfinanzen von den übrigen Staatsfinanzen und finanzielle Decentralisation der Eisenbahnverwaltung — auf welche wir später zurückkommen, gewonnen werden.

Bei der rein centralisirenden staatlichen Eisenbahnverwaltung ist also in hohem Grade die Befürchtung am Platze, daß die Finanz- und Wirthschaftspolitik derselben häufig nicht diejenige Richtung verfolgen wird, welche für die weitere gedeihliche Entwickelung des Eisenbahnwesens am dienlichsten sein würde.

Eine fünfte große Gefahr erwächst aus der Vereinigung der Oberleitung des so gewaltigen und so straff centralisirten Eisenbahnwesens in der Hand eines

Mannes. Sicherlich bedarf das Eisenbahnwesen noch weit mehr, als das Postwesen einer stetigen, sicheren und erfahrenen Leitung, einer gleichmäßigen, planvollen Entwickelung. Häufiger Wechsel in der Oberleitung, unsicheres und wechselvolles Versuchen und Veränderungen in der Wirthschaftspolitik von seiten letzterer wirken äußerst verderblich. Und doch wird die Verlockung zu Versuchen sehr groß sein. Wie gewaltig wirkt in diesem unermeßlichen Gemeinwesen eine Verfügung des obersten Leiters! Wem solche Gewalt gegeben ist, der wird sie auch gewiß versuchen. Welches ergiebige Feld bieten da nicht außer den Tarifen für Güter- und Personenverkehr die Dienstvorschriften für die Beamten und Arbeiter, die Erhöhung der Bequemlichkeit und des Comforts für die Reisenden u. dergl. m. So wird ein jeder neue Minister, auch wenn er nur ganz kurze Zeit als solcher fungirt — um aus allgemeinen politischen Rücksichten, welche mit der Verwaltung des Eisenbahnwesens nicht das mindeste zu thun haben, bald wieder zurückzutreten —, möglichst viele Spuren seiner Thätigkeit in dieser hervorragenden Stelle hinterlassen wollen. Da die Dauer eines solchen Regimes häufig nur kurz ist, wird aber die Continuität in der Entwickelung allzu oft unterbrochen. Diese Continuität ist beim Postwesen weit besser dadurch gesichert, daß an dessen Spitze ein von dem Wechsel der Minister nicht abhängiger Beamter steht. Allerdings ressortirt die Postverwaltung vom Reiche und kann insofern mit der preußischen Eisenbahnverwaltung nicht ganz in Parallele gestellt werden, aber dem Charakter ihrer Stellung nach hat sie mit dem Personenwechsel an der Spitze der übrigen Ministerien des Reichskanzleramtes nichts zu thun. Eine ähnliche Stellung für den obersten Leiter des Eisenbahnwesens wäre gewiß ebenfalls richtiger.

Aber selbst wenn diese veränderte Stellung für denselben bei der centralisirten Eisenbahnverwaltung zur Wirklichkeit würde, so könnten die Befürchtungen, zu welchen die fast uneingeschränkte und kaum zu controlirende Thätigkeit — eine Kenntniß vom Eisenbahnwesen wird nur noch bei den Staatsbeamten zu finden sein — eines einzigen Mannes an der Spitze der Verwaltung Anlaß geben, wohl etwas gemildert, aber keineswegs gehoben erscheinen.

Eine sechste große mit einer rein centralisirenden Verwaltung der Eisenbahnen verknüpfte Gefahr, die letzte, welche wir hier hervorheben wollen, beruht nach unserer Ansicht darin, daß durch die Centralisirung eines Verkehrsinstitutes, welches einen unermeßlichen Capitalwerth repräsentirt und welches riesige Bruttoerträge abwirft, während die Ausgaben für dasselbe zeitweise auf ein sehr geringes Maaß beschränkt werden können, ein finanzielles und politisches Machtmittel erster Größe geschaffen wird. Wenn es nun einerseits wohl zu wünschen wäre, daß die preußische Staats- oder die Deutsche Reichsregierung über ein so gewaltiges Mittel verfügte, so dürften doch die Gefahren, welche mit der Handhabung desselben zu anderen Zwecken, als zu seinem eigenen Wachsen und Gedeihen verbunden sind, so groß sein, daß man auf die Verwirklichung eines solchen (centralisirten) Verkehrsinstitutes lieber verzichten wird. Das riesenhafte Eisenbahnbudget würde die übrigen Budgets der Civilverwaltung geradezu erdrücken. Von der Verwaltung der Eisenbahnen, von den Erträgnissen derselben würde künftig die ganze Verwaltung des Staates abhängen. Das Recht der Landesvertretung, die Ausgaben der Staatsverwaltung zu genehmigen, würde durch die außerordentliche Elasticität, welche den Reineinnahmen aus den Eisenbahnen beiwohnen kann, in hohem

Grade in seiner Bedeutung geschmälert, während sich dieser Verlust an Einfluß der Landesvertretung in keiner anderen Weise würde ersetzen lassen. Wir glauben nicht, daß es für alle Zukunft zur Wohlfahrt des Landes gereichen würde, wenn das Eisenbahnwesen dadurch, daß es zum regelmäßig und vorzugsweise zur Verwendung kommenden Diener der allgemeinen staatlichen Politik wird, aus dem natürlichen Bereiche seiner heilbringenden Wirksamkeit herausgehoben und demselben möglicherweise entfremdet wird. — Als sowohl hierher wie zu dem zur fünften der aufgeführten Gefahren Gesagten gehörig fügen wir noch hinzu, daß nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen kein anderer Minister, sowie der Eisenbahnminister im Stande sein wird, dem Volke panem et circenses zu bieten: panem durch die Beschäftigung zahlloser Menschen auf den unermeßlichen Bahnstrecken, auf den zahllosen Bahnhöfen, in den ungeheuren Werkstätten und auf den zahlreichen und ausgedehnten Baustellen der Eisenbahnen, sodann durch die Einrichtung wohlfeiler Arbeiterzüge, um die Menschenkräfte nach den Mittelpunkten der Arbeit zu führen; als circenses können billige Vergnügungszüge an Sonn- und Feiertagen für das allgemeine Publikum, Freifahrten für die Beamten und Arbeiter der eigenen Verwaltung ꝛc. gelten. Welche Wohlthaten, welche Freuden können hier von seiten der Staatsregierung und von seiten des Verkehrsministers gespendet werden! Wie groß sind die Gefahren, den richtigen Weg zu verfehlen!

Wir haben so die nach unserer Ansicht bedeutendsten Gefahren angeführt, welche bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen drohen. Wir sind kein Gegner der Verstaatlichung, aber wir sind überzeugt, daß dieselbe in rein centralisirendem Sinne verwirklicht, im höchsten Grade ver-

derbliche Folgen haben wird. Gerade die gefährlichsten der angeführten Folgen werden dann nach dem Laufe der Dinge mit Sicherheit eintreten; bei einigen anderen kann es nur als wahrscheinlich bezeichnet werden, daß sie in mehr oder minder hohem Grade eintreten. Wir glauben aber, daß den sämmtlichen erwähnten Gefahren mit aller nöthigen Sicherheit begegnet werden kann, wenn eben das Eisenbahnwesen in durchgreifender Weise decentralisirt wird. Wie wir diese Decentralisation verstanden wissen wollen und wie wir uns gedacht haben, daß diese Aufgabe gelöst werden kann, darauf wollen wir nunmehr eingehen.

4.

Die Mittel, durch welche die Gefahren der Eisenbahn-Centralisation vermieden werden.

Wie sich der Staat aller der Vortheile versichern möge, welche die Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat dem Lande bringen soll, als: einfache, klare und zweckmäßige Tarife, zweckmäßige Disposition der Routen, zweckmäßige Fahrpläne, Erleichterung und Verbesserung der internationalen Verkehre, Ueberleitung ausländischer Transporte auf deutsche Bahnen, prompte Anschlüsse für die Schnellverkehre, möglichste Wahrnehmung aller militärischen Bedürfnisse ꝛc., dies braucht uns keine Sorge zu machen; mit der Lösung dieser Fragen hat es keine Noth, und geeignete Maßnahmen in dieser Richtung werden ohne Zweifel getroffen werden. Wir wollen hier vielmehr nach denjenigen Einrichtungen suchen, welche bei der zu erwartenden Centralisation das nöthige Gegengewicht abgeben, die Berücksichtigung der landschaftlichen und localen Be-

dürfnisse wahren und die Individualität der einzelnen Landestheile erhalten können. Nach unserer festen Ueberzeugung können, wie bereits gesagt, nur unter Anwendung durchgreifender Mittel der Decentralisation jene angedeuteten großen Gefahren beschworen werden. Diese Decentralisation wird erreicht, wenn man den Grundsatz der Selbstverwaltung kleinerer Abtheilungen, in welche das große Gesammt-Eisenbahnnetz zu theilen ist, zur Anwendung bringt. Ohne Zerlegung in Theilnetze und specialisirende Verwaltung nach Theilnetzen dürfte an eine heilsame Lösung der uns beschäftigenden großen Frage nicht zu denken sein.

Es handelt sich also darum: In welche Unterglieder soll die gesammte Verwaltung der Eisenbahnen zerfallen? — Im Anschlusse an die politische Eintheilung des Staates würde es am nächsten liegen, daß je eine Provinz eine Eisenbahndirection erhielte, deren Bezirk, soweit thunlich, mit dem Territorium der Provinz zusammenfiele. Dieses Verhältniß bietet unvergleichliche Vorzüge, indem den obersten Gliedern der Eisenbahnverwaltung Hauptglieder des Staates mit der berufenen Vertretung ihrer besonderen Interessen und den Organen der Selbstverwaltung gegenüberstehen würden. Denn offenbar kann am leichtesten eine wirksame und lebendige Wahrnehmung der besonderen Verkehrsinteressen einer Provinz stattfinden, wenn derselben ein Organ der Eisenbahnverwaltung entspricht, welches das in ihrem Territorium gelegene Eisenbahnnetz in allen Beziehungen genau kennt, welches mit den Aussichten für dessen etwaige weitere Ausdehnung, wie überhaupt mit den gesammten Verhältnissen der Provinz völlig vertraut ist, und welches fortdauernd die Verantwortung für die Verwaltung dieses besonderen Theiles

des großen Ganzen zu tragen hat. Die Provinzen aber sind bereits vorhandene Staatsglieder, organische Glieder des Staatsganzen, aber von individueller Eigenartigkeit, welche fast durchgehends durch eine besondere Art der Bodengestaltung mit vielfacher natürlicher Abgrenzung gegen die Nachbarprovinzen und durch die besondere Art der Erzeugnisse dieses Bodens, durch die Abstammung seiner Bewohner und durch historische Entwickelung begründet ist. Die Provinzen des preußischen Staates sind im ganzen homogene Landschaften, es sind politische und wirthschaftliche Gemeinwesen, ihre Bewohner stehen einander näher, als denen der übrigen Provinzen, sie kennen die Verhältnisse und Bedürfnisse dieser Landschaften genau und von je her, sie sind also auch in der Lage, insbesondere über deren wirthschaftliche und Verkehrsverhältnisse urtheilen zu können. Die Organisation der Eisenbahnverwaltung muß sich also an diese vorhandenen Organisationen anschließen, darf nicht in eisenbahn-organisatorischer Hinsicht diese Territorien und Verwaltungsbezirke ignoriren und ein neues Netz von Organisationen, unabhängig von jenen, über das Land ausbreiten.

Es ist also in hohem Grade wünschenswerth, daß zur Wahrung der besonderen landschaftlichen und localen Interessen provinzielle Eisenbahndirectionen eingerichtet werden, deren Bezirke sich mit den Territorien der Provinzen decken, und es ist nur zu untersuchen:

1) ob eine derartige Größe der Bezirke im allgemeinen eine zweckmäßige sei und

2) ob eine Abgrenzung der Eisenbahndirectionsbezirke nach den politischen Grenzen der Provinzen durchführbar oder möglich sei.

Zu 1) ist zu bemerken, daß die Netze der preußischen

Provinzen, welche gegenwärtig Betriebslängen von 800 bis 2600 Kilometer, im Mittel von 1500 Kilometer aufweisen, sehr wohl die geeignete Größe für Directionsbezirke darbieten. Von den seitherigen Königlichen Eisenbahndirectionen in Preußen haben verwaltet: die der Ostbahn 2315, der Oberschlesischen Bahn 1510, der Niederschlesisch-Märkischen 1499, der Bergisch-Märkischen 1290, der Hannoverschen Eisenbahn 824 Kilometer, die übrigen 5 Directionen hatten weit kleinere Bezirke von 200 bis 500 Kilometer Betriebslänge. Von großen Privatbahnen in Preußen hatten die Cöln-Mindener 1108, die Rheinische 1036, die Magdeburg-Halberstädter 1010, die Berlin-Stettiner 609 Kilometer Betriebslänge. Ferner verwalten die Directionen: der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 1123, der Königlich Sächsischen Staatsbahnen 2216, der Königlich Württembergischen 1488, der Großherzoglich Badischen 1313 Kilometer Betriebslänge. Wenn auch nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen das Bestreben dahin gerichtet sein muß, größere Directionsbezirke zu schaffen, um die Einheitlichkeit der Verwaltung zu erleichtern und deren Kosten zu verringern, so erscheint das Netz der Provinz Westpreußen mit rund 800 Kilometer Betriebslänge doch noch nicht zu klein und die vielleicht entstehenden geringen Mehrkosten für die allgemeine Verwaltung erscheinen völlig bedeutungslos im Vergleich mit den Vortheilen, welche der Anschluß an die Provinz bietet. Uebrigens haben wir bereits im 2. Abschnitte, Seite 18, darauf hingewiesen, daß das neu erlassene Organisationsschema große Schmiegsamkeit hinsichtlich verschiedener Größe der Verwaltungsbezirke besitzt.

Zu 2) lehrt freilich die Betrachtung einer beliebigen Eisenbahnkarte, daß die provinziellen Grenzen die Bahn-

linien fast allerwärts mitten auf der freien Strecke durchschneiden; fast niemals liegen wichtige Städte einer Provinz auf deren Grenze, die Hauptstädte meist im Herzen derselben; es zeigt sich demnach, daß der gesammte Eisenbetrieb in seiner anscheinend naturgemäßen Verwaltung nach Strecken, deren beide Endpunkte wichtige Städte oder Anschlußpunkte sind, völlig zerrissen werden würde, ein Umstand, der große Bedenken hervorrufen könnte. Diese Bedenken wären aber nur dann berechtigt, wenn die Verwaltung nach Strecken jetzt noch als die naturgemäße für ein reich mit Eisenbahnen ausgestattetes Land, wie Preußen und Deutschland, angesehen werden könnte, dem ist jedoch nicht so. Die größten Schwierigkeiten für Betrieb und Verwaltung bieten nemlich — wie jedem Eisenbahnbeamten bekannt und für den Laien leicht einzusehen ist — nicht die freien Strecken der Bahnen, sondern die Bahnhöfe. Der Betrieb der Bahn auf freier Strecke ist ein überaus einfacher im Vergleich mit dem der Bahnhöfe. Ist ein Zug im Bahnhofe abgelassen, so legt er seinen Weg ohne Schwierigkeit nach Vorschrift zurück; es geht dank der Vollkommenheit der Betriebsmittel und des Schienenoberbaus, dank einer sorgfältigen Bahn-Bewachung und Unterhaltung, dank einem ausgebildeten Signal- und Meldewesen gleichsam Alles von selbst. Die Schwierigkeiten beginnen erst wieder, sobald sich der Zug einem Bahnhofe, einer Station, nähert; dann gilt es, besondere Vorsicht zu üben, die Signale zu beobachten, Gefahren auszuweichen, Aufenthalte zu vermeiden. Im Bahnhofe selbst ist das Aus- und Einsteigen der Reisenden, das Verladen des Gepäckes zu überwachen, es wird erforderlich, neue Wagen einzuschieben, die Maschine zu wechseln oder Wasser zu nehmen, Rangirbewegungen zum Uebergange auf andere

Linien vorzunehmen u. s. w. In den Zusammenlaufspunkten mehrerer Linien vermehren sich diese Schwierigkeiten in wachsender Progression. Für die Güterbeförderung liegt aber der Schwerpunkt der Betriebs- und Verwaltungsthätigkeit noch weit mehr in den Bahnhöfen, als auf freier Strecke; die ganze An- und Abfuhr der Güter, die Expedition, die Verladung, das Rangiren geschieht in den Bahnhöfen. Kurz es findet sich, daß vom ganzen Betriebs- und Verwaltungswesen einer Eisenbahn, mit alleiniger Ausnahme des eigentlichen Zugförderungs- und Fahrdienstes, alle Geschäftszweige entweder an die Bahnhöfe gebunden sind oder sich — wie die Bahnbewachung und Bahnerhaltung — in einer gleichförmigen und gleichwerthigen Weise derart auf die freie Strecke vertheilen, daß es, abgesehen von einigen untergeordneten leicht zu wahrenden Rücksichten, ganz gleichgültig ist, an welcher Stelle sich zwei Betriebsbezirke trennen. Dagegen muß hervorgehoben werden, daß es in letzter Hinsicht — auf Bahnbewachung und Bahnerhaltung —, wie in jeder anderen nachtheilig ist, wenn in einem Zusammenlaufs- oder Knotenpunkte mehrerer Bahnlinien mehr als eine Verwaltung etablirt ist. Wenn man aber die Eisenbahnverwaltung nach Strecken organisirt, so findet eben diese Trennung der Verwaltungen nothwendig in Stationen statt; daher kommt es, daß an vielen Orten, und zwar an den größten und wichtigsten, mehr als eine Eisenbahnverwaltung coordinirt das Kommando führt. Dies wirkt verderblich, die Verwaltungen sind einander nur im Wege, machen einheitliche Maßnahmen unmöglich und schieben sich gegenseitig die Arbeit und Verantwortung zu.

Wir kommen also zu diesem Resultate: wenn man von dem eigentlichen Zugförderungs- und Fahrdienste ab-

sieht, so muß die Verwaltung der Eisenbahnen künftighin nach Bahnhöfen oder Stationen, anstatt, wie bisher, nach Strecken, organisirt werden. Daraus folgt, daß die Verwaltungsbezirke sich nicht in den Stationen, sondern auf freier Strecke trennen müssen; und hieraus folgt wieder, daß man die Grenzen der Directionsbezirke sehr wohl mit den Grenzen der Provinzen zusammenfallen lassen kann.

Der einzige Zweig des Eisenbahnbetriebes, welcher sich zweckmäßig nur nach Strecken ordnen läßt, ist der Zugförderungs- und Fahrdienst. Angenommen, daß die Frage der Stellung der Wagen — Güter- wie Personenwagen — und die Abrechnung hierüber zwischen den einzelnen Verwaltungsbezirken keine besonderen Schwierigkeiten bietet, so handelt es sich hauptsächlich um die Stellung der Locomotiven mit den zugehörigen Führern und Heizern und um die Zugführung und Zugbegleitung durch Zugführer, Packmeister, Schaffner und Bremser.

Hier muß nun der gesammte Fahr- und Maschinenführerdienst, welcher dem Rangiren und Fahren in den Stationen dient — nennen wir ihn Rangirdienst — vom eigentlichen Streckenfahrdienst getrennt werden. Denn der Rangirdienst muß durch den Bahnhöfen adhärirendes Personal versehen werden, und in diesem Falle gehören also Personal und Maschinen unzweifelhaft zum Bahnhofe, zur Station. Es ist also auch für diesen Theil des Eisenbahnbetriebes die Organisation nach Bahnhöfen, Stationen die naturgemäße.

Nunmehr bleibt nur noch der eigentliche Zugförderungs- und Fahrdienst übrig, durch welchen die Züge von Station zu Station gebracht werden. Dieser muß seiner Natur gemäß immer nach Strecken organisirt wer-

den. Wir unterscheiden hierbei für unsere Untersuchungen die Beförderung von Internzügen und von Externzügen; die ersteren sind Züge, welche sich nur innerhalb der Grenzen einer Provinz (eines Directionsbezirkes) bewegen, diese Grenzen aber nicht überschreiten; die Externzüge überschreiten dagegen diese Grenzen; Transitzüge sind diejenigen Externzüge, welche von außen kommend die Grenze überschreiten, die Provinz durchmessen und wiederum die Grenze überschreiten.

Der Zugförderungs- und Fahrdienst für die Internzüge wird, wenn auch nach Strecken organisirt, doch dadurch nicht beeinträchtigt, daß die Grenzen der Directionsbezirke sich auf freier Strecke befinden und mit den Grenzen der Provinzen zusammenfallen, da ja die Ausgangs- und Endigungs-Punkte dieser Züge noch innerhalb jener Grenzen liegen: Personal und Zugmaschinen gehören hier natürlich der Provinz an, in welcher diese Züge sich bewegen.

Es bleibt jetzt nur noch der eigentliche Zugförderungs- und Fahrdienst von Station zu Station für die Externzüge, auf welche die Abgrenzung der Eisenbahnverwaltungsbezirke nach den Grenzen der Provinzen schädlichen Einfluß üben könnte. Hier handelt es sich also hauptsächlich um die Frage, wie und wo das Streckenfahrpersonal und die Zugmaschinen für solche Züge gestellt und gewechselt werden sollen. Wir schlagen auch in diesem Falle die Durchführung des Grundsatzes vor: Jede Provinz soll jeden Zug, welcher und so lange er auf ihrem Gebiete bewegt wird, mit eigenem Fahrpersonal und eigenen Maschinen befördern. An den Grenzen der Provinzen muß darnach ein Wechsel des Zugpersonals und der Maschinen eintreten. Um dies zu ermöglichen,

müssen Locomotivschuppen und Aufenthaltslocale oder Wohnungen für das Zugbegleitpersonal auf den Uebergangstationen vorhanden sein. Da diese Gebäulichkeiten jedoch vielfach in diesen Stationen noch nicht vorhanden sein werden, müssen sie neu errichtet werden; dies wäre ein einmaliges pecuniäres Opfer, welches dem neuen System gebracht werden muß.

Untersuchen wir nun, ob etwa noch weitere Nachtheile mit der Durchführung des vorangestellten Grundsatzes verbunden sein werden. — Es ist öconomisch vortheilhaft, sowohl die Maschinen mit Bedienung, wie auch das Zugbegleitpersonal möglichst ohne Unterbrechungen möglichst lange im Dienst zu halten und dann längere Ruhe zu gönnen. Das Maximum der solcherart ununterbrochen zu durchlaufenden Strecken beträgt für Locomotiven mit Bedienung etwa 250 Kilometer für Personenzüge und 190 Kilometer für Güterzüge, also 200 bis 250 Kilometer. Für das Zugbegleitpersonal kann etwa das Gleiche gelten. Die Entfernung der Provinzialhauptstädte von einander hat durchschnittlich die Größe von 250 Kilometer.

Transitzüge, welche die Hauptstadt berühren und somit in der Regel einen ganzen Durchmesser der Provinz von etwa 250 Kilometer durchfahren, lassen also eine volle öconomische Ausnützung für Zugmaschine und Fahrpersonal zu. Bewegen sich jedoch transitirende Züge nur für eine kurze Strecke auf dem Gebiete der Provinz, so empfiehlt es sich, die Besorgung der Zug-Förderung und Begleitung an eine der betheiligten Nachbarprovinzen zu überlassen. Derartige Uebereinkommen zu treffen, bietet weder Schwierigkeiten, noch Nachtheile.

Was die nicht transitirenden Externzüge anbelangt, so werden diese vielfach vom Verkehrsmittelpunkte der Pro-

vinz oder der Provinzialhauptstadt ihren Ausgang nehmen, oder dort ihr Ende finden; in beiden Fällen würden Zugpersonal und Maschinen nur etwa die Hälfte der öconomisch empfehlenswerthen Fahrtlänge durchmessen. Es wird dann die Aufgabe der Fahrtendisposition sein, dahin zu wirken, daß Zugpersonal und Maschinen alsbald noch weitere Verwendung finden, indem sie nach einer anderen Richtung fahren, oder denselben Weg wieder zurücklegen. Bei allen übrigen Externzügen, welche irgendwie von der Provinz ausgehen, oder in dieser endigen, verhält es sich ähnlich. Für alle Strecken von einiger Größe kann bei richtiger Erfassung dieser Betriebsaufgabe eine volle Ausnutzung von Personal und Maschinen nicht schwierig sein. Je dichter das Netz einer Provinz wird, und je mehr der Verkehr zunimmt, um so mannigfaltiger werden die Gelegenheiten sich darbieten, Personal und Maschinen immer von neuem zu verwenden. Anders ist es bei kurzen Bahnlinien und wenn eine längere Bahnlinie durch die Grenze zweier Provinzen so getheilt wird, daß das eine Stück sehr klein ausfällt. Hier empfiehlt es sich, daß diejenige Verwaltung, welche das größere Stück hat, den Zugförderungs- und Begleitungsdienst allein übernimmt, worüber ein Vertrag abzuschließen ist. In solchen Verträgen wird also über die Gestellung der Locomotiven mit Bedienung und des Zugpersonals, sowie über die Gestellung der Wagen Bestimmung getroffen werden, beide Theile tragen in der Regel zur Gestellung und Beförderung der Züge bei, nach dem Grundsatze, daß eine Naturalausgleichung durch gegenseitige Leistungen stattfindet — derartige Verträge bestehen gegenwärtig in sehr großer Menge —, Eigenthum, Bahnunterhaltung und Bahnbewachung verbleiben jedoch jeder der beiden Verwaltungen auf eigenem Territorium.

Wir gelangen also zu folgendem Endergebniß: Die Abgrenzung der Eisenbahnnetze, welche einer provinzialen Eisenbahndirection unterstehen sollen, nach den politischen Grenzen der Provinzen ist sehr wohl möglich und mit ökonomischen Nachtheilen von erheblicher Größe nicht verknüpft. In Hinsicht auf den Zugförderungs- und Fahrdienst von Station zu Station derjenigen Züge, welche Grenzen der Provinzen überschreiten, soll bei größeren Strecken im allgemeinen Wechsel der Maschinen und des Zugbegleitpersonales an den Grenzen der Provinzen die Regel sein, wodurch ein einmaliges finanzielles Opfer wegen der erforderlichen neuen Einrichtungen auf den Grenzstationen hie und da erwachsen würde, welches jedoch dem Gesammtwerthe der Eisenbahnen und der Wichtigkeit einer zweckmäßigen Verwaltung derselben gegenüber nicht in Betracht kommt. Bei kurzen Linien, welche durch die Grenzen der Provinzen abgeschnitten werden, ist die Stellung der Maschinen und des Fahrpersonals häufig vertragsmäßig an eine der betheiligten Verwaltungen zu übertragen.

Der vollgültige Beweis dafür, daß wir uns nicht auf dem Gebiete unpraktischen Theorisirens bewegen, liefern die süddeutschen Staatseisenbahnnetze: der Königreiche Sachsen und Württemberg, des Großherzogthums Baden und des Reichslandes, Länder, welche völlig der Größe preußischer Provinzen entsprechen, und welche bereits sehr reich entwickelten Verkehr mit verhältnißmäßig vielen Grenzübergängen zeigen. Die Abtrennung der Verwaltungsbezirke nach den Landesgrenzen ist hier völlig durchgeführt. Es verdient der Umstand nochmals hervorgehoben zu werden, daß die Provinzen mit noch wenig engen Eisenbahnmaschen nur sehr wenige Grenzübergänge aufweisen.

Für diese macht also aus diesem Grunde die neue Organisation keine Schwierigkeit. Wo das Netz dagegen sehr eng ist, da ist bei intensivem Verkehr und der großen Menge der Anschlußpunkte um so häufiger Gelegenheit gegeben, die Locomotiven und das Zugbegleitpersonal von Neuem zu verwenden; auch tritt dann häufiger der Fall ein, daß kurze Linien durch die Provinzialgrenzen getheilt werden, deren Fahrbetrieb alsdann leicht an eine der betheiligten Verwaltungen überlassen werden kann. Wofern sich also die Bahnen mehr und mehr auszweigen, so wird das für die von uns geplante Abgrenzung der Netze keineswegs ungünstiger.

Wenn wir nun auch stricte den Grundsatz aufstellen wollen, daß die Eigenthumsgrenze für den Eisenbahnbesitz genau mit den Grenzen der Provinzen abschneide, so können doch unter besonderen Verhältnissen, welche in der im Detail mitunter etwas verwickelten Grenzbildung der Provinzen ihre Begründung finden mögen, kleine Modifikationen eintreten. So wird ein isolirtes Bahnstück, welches durch irgend eine Ecke einer Provinz herausgeschnitten wird, ohne daß die Linie in dieser Provinz ihren Anfang oder ihr Ende hat, nicht zu dieser Provinz zu rechnen sein. Das Eigenthum dieses Stückes muß vielmehr an die eine der beiden oder an beide Provinzen, worin die Linie ihre Endigungen findet, überlassen werden. So liegt von der Linie Stargard-Kreuz mehr als die Hälfte in der Provinz Brandenburg. Da aber Stargard in Pommern, und Kreuz in Posen liegt, wird es zweckmäßig sein, das Eigenthum an der Linie Stargard-Kreuz nur an die beiden letztgenannten Provinzen zu vertheilen. Uebrigens könnte es wünschenswerth werden, das isolirte auf dem Gebiete der Provinz Brandenburg befindliche Bahnstück in

den Besitz dieser Provinz übergehen zu lassen, sobald dasselbe durch Erbauung einer neuen Linie an das brandenburgische Netz angeschlossen werden sollte. Es muß also für die Provinz Brandenburg das Recht vorbehalten werden, das in Rede stehende Stück in diesem Falle käuflich zu erwerben. Für derartige Eventualitäten würden sich leicht gesetzliche Bestimmungen treffen lassen. Jedoch sind solche Fälle, wie der angeführte, im ganzen sehr selten.

Wenn wir nun die Annahme machen, daß für jede preußische Provinz eine Eisenbahndirection eingerichtet sei, deren Bezirk sich mit dem Gebiete der betreffenden Provinz deckt, so tritt die Frage hervor: In welcher Weise sollen die anderen kleinen norddeutschen Staaten (das Königreich Sachsen haben wir ja von unserem norddeutschen Netze ausausgeschlossen) sich dem preußischen Bahnnetze anfügen? Offenbar befinden sich dieselben in völliger Abhängigkeit von letzterem. Es dürfte daher am einfachsten sein, die kleinen norddeutschen Staaten in eisenbahnlicher Beziehung an die benachbarten preußischen Provinzen anzuschließen, derart, daß die so erweiterten preußischen Directionsbezirke homogene norddeutsche Eisenbahnprovinzen umfassen. Um etwa noch zu wahrenden Eigenthumsrechten der betreffenden außerpreußischen Staaten Rechnung tragen zu können, würde dahin zu wirken sein, daß nach Möglichkeit das Gebiet der letzteren stets ungetheilt an nur eine Direction fällt. Hiernach würden sich 12 norddeutsche Eisenbahnprovinzen mit folgenden Directionen und Bezirken ergeben:

1) Eisenbahndirection zu Königsberg: pr. Provinz Ostpreußen.

2) „ „ Danzig: pr. Provinz Westpreußen.

3) Eisenbahndirection zu Berlin: pr. Provinz Brandenburg.
4) „ „ Stettin: pr. Provinz Pommern m. Mecklenburg-Strelitz.
5) „ „ Posen: pr. Provinz Posen.
6) „ „ Breslau: pr. Provinz Schlesien.
7) „ „ Magdeburg: pr. Provinz Sachsen mit Anhalt und Thüringen.
8) „ „ Hamburg-Altona: pr. Provinz Schleswig-Holstein mit Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck.
9) „ „ Hannover: pr. Provinz Hannover mit Oldenburg, Braunschweig und Bremen.
10) „ „ Dortmund: pr. Provinz Westphalen mit Lippe und Waldeck.
11) „ „ Frankfurt a. M. pr. Provinz Hessen-Nassau mit Hessen-Darmstadt.
12) „ „ Köln: pr. Provinz Rheinland mit Oldenburg-Birkenfeld.

Die Betriebslänge der Eisenbahnen in diesen Bezirken stellt sich rund wie folgt:

1) Eisenbahndirection zu	Königsberg . . .	930 km.
2) „ „	Danzig	770 „
3) „ „	Berlin	2270 „
4) „ „	Stettin	1200 „
5) „ „	Posen	1020 „
6) „ „	Breslau	2600 „

7)	Eisenbahndirection zu	Magdeburg . . .	2670	km.
8)	"	" Hamburg-Altona	1240	"
9)	"	" Hannover	2360	"
10)	"	" Dortmund	1660	"
11)	"	" Frankfurt a. M.	1820	"
12)	"	" Köln	2430	"
		zusammen	20970	oder

rund 21000 Kilometer. Durchschnittlich kommen also auf einen Directionsbezirk 1750 Kilometer, der kleinste Directionsbezirk hat rund 800, der größte rund 2600 Kilometer. Betriebsämter werden sich etwa 90 ergeben und durchschnittlich 6 auf einen Directionsbezirk kommen. Es ist von Interesse, die Anzahl der Grenzübergänge zu kennen, welche bei den norddeutschen Eisenbahnen einmal durch Ueberschreitung der Grenze nach dem Auslande hin — diese wollen wir äußere Grenzübergänge nennen — und dann durch Ueberschreitung der Grenzen zwischen den Eisenbahnprovinzen entstehen; letztere seien als innere Grenzübergänge bezeichnet. Als Ausland gilt natürlich alles, was nicht zu dem mehrfach definirten Gebiete des norddeutschen Bahnnetzes gehört. Es ergeben sich dann etwa 60 äußere und 72 innere Grenzübergänge. Demnach würde eine Eisenbahnprovinz durchschnittlich 6 innere Grenzübergänge veranlassen. Man sieht hieraus, daß die Anzahl der Grenzübergänge, welche die Theilung des gesammten norddeutschen Eisenbahnnetzes in 12 Directionsbezirke verursacht, nur eine sehr geringe ist, und daß etwa auf 300 Betriebskilometer 1 Grenzübergang entfällt.

Sind einmal die 12 norddeutschen Eisenbahnprovinzen oder Eisenbahndirectionsbezirke in dieser Weise hergestellt, so würden sich alsdann mit Leichtigkeit 4 weitere deutsche Eisenbahnprovinzen ergeben, nemlich eine aus den Königlich

Sächsischen, eine aus den Königlich Württembergischen, eine aus den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen und endlich eine aus den Eisenbahnen des Reichslandes, vereinigt mit denen der Bayerischen Pfalz. Der Uebergang der pfälzischen Bahnen an das Reich scheint für die Herstellung eines einheitlichen rationellen Betriebes der deutschen Eisenbahnen unerläßlich. Auf die Einbeziehung des Bayerischen Hauptnetzes in das große deutsche Netz sei einstweilen noch nicht gerücksichtigt. So würden sich also weiter die folgenden Eisenbahndirectionen ergeben:

13) Eisenbahndirection zu Dresden . . . . 1900 km.
14) „ „ Stuttgart . . . 1380 „
15) „ „ Karlsruhe . . . 1300 „
16) „ „ Straßburg i. E. 1720 „

Betriebslänge, welche somit die gleiche durchschnittliche Ausdehnung, wie die norddeutschen Eisenbahnprovinzen haben.

Wenn wir die so geschaffenen 16 deutschen Eisenbahndirectionsbezirke übersehen, so scheinen uns diese im ganzen leidlich abgerundete, ihrer eigenen Natur und Entwickelung und somit den eigentlichen wirthschaftlichen- und Verkehrs-Verhältnissen nach zweckentsprechend abgegrenzte Gebiete zu umfassen, welche jedesmal mindestens einen wichtigen Verkehrsbrennpunkt enthalten. Daß gerade in diesem der Sitz der Direction sich befinde, ist nicht durchaus nothwendig — da ja nach der neuen Organisation dieser Behörden dieselben nicht unmittelbar eingreifen sollen —, von Wichtigkeit wird unter Anderem auch die Frage sein, ob auch die übrigen Staats- und Provinzialbehörden der Provinz am selben Orte sich befinden und die Provinzialvertretungen am selben Orte tagen. Wir haben zwar im Vorhergehenden zu den neu zu schaffenden Eisenbahnprovinzen entsprechende Directionssitze bereits angegeben, wollen

aber damit nicht beanspruchen, in allen Fällen die geeignetste Wahl getroffen zu haben. Vielfach hat uns die Rücksicht auf die Sitze bereits vorhandener Königlicher Eisenbahndirectionen zu der oben getroffenen Wahl veranlaßt. So würde es an sich wohl zweckmäßiger sein, den Sitz des Bezirkes, welcher die preußische Provinz Hannover mit Oldenburg, Braunschweig und Bremen umfaßt, nach Bremen zu verlegen, anstatt nach Hannover, ferner liegt der Sitz der Direction für den Bezirk, welcher die preußische Provinz Sachsen mit den anhaltischen und thüringischen Herzogthümern und Fürstenthümern umfaßt, nicht besonders günstig in Magdeburg, vielleicht wäre da eine andere Stadt mehr geeignet. Doch sind dies, wie gesagt, Fragen von geringer Bedeutung, wenn nur die Abgrenzung der Directions*bezirke* eine gute ist. In dieser *letzteren* Beziehung sind wir überzeugt, daß die auf so einfache Weise getroffene Eintheilung des Landes eine durchaus befriedigende ist. Nur *eine* Abgrenzungslinie könnte vielleicht als eine den Verkehrsverhältnissen weniger entsprechende und ungünstige bezeichnet werden, nemlich die Provinzialgrenze zwischen Rheinland und Westfalen, welche allerdings eine große Anzahl von Bahnlinien in unbequemer Weise durchschneidet. Unzweifelhaft würde sich eine weit richtigere Abgrenzung der Verkehrs-, Wirthschafts-, und Productionsgebiete beider Provinzen ergeben, wenn der Regierungsbezirk Düsseldorf noch zu Westfalen geschlagen würde; offenbar wäre dies auch aus allgemeinen Rücksichten so sehr erwünscht, wie aus denen auf die Eisenbahnen. Vielleicht wird man in naher Zeit eine anderweite Vertheilung des Gebietes beider Provinzen in diesem Sinne wirklich durchführen. Dann würde auch für die Eintheilung der Eisenbahnverwaltung die einzig mißliche Stelle

von selbst beseitigt werden. Vielleicht kann die Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung selbst zum Anlasse dazu werden. Einstweilen aber muß diese Organisation sich an die dermalen bestehenden Verhältnisse anschließen, und es kann um der einen ungünstigen Stelle willen nicht von dem Grundsatze abgewichen werden, die Eisenbahndirectionsbezirke stricte nach den Grenzen der preußischen Provinzen zu bestimmen.

Nachdem im Vorhergehenden die Bezirke für die 16 deutschen Eisenbahndirectionen festgestellt worden sind, haben wir uns nunmehr der Untersuchung zuzuwenden, wie mit Hülfe dieser Eisenbahndirectionen die Verwaltung und der Betrieb der Eisenbahnen so zu leiten sei, daß die oben erwähnten Gefahren der Centralisation vermieden werden, und besonders die landschaftlichen Interessen eine gesicherte Unterstützung finden; dabei dürfen jedoch die höchst wichtigen einheitlichen gesammtstaatlichen, eine straffe Leitung von einer Stelle aus erfordernden Verwaltungs- und Betriebszweige nicht geschädigt werden. Wir beschränken uns nunmehr wieder auf das norddeutsche Eisenbahnnetz, genau genommen sogar zunächst nur auf das preußische; häufig jedoch machen wir der Einfachheit wegen zwischen beiden keinen Unterschied.

Wenn die Decentralisation in der Verwaltung und Bewirthschaftung der Eisenbahnen in dem Maße wirksam werden soll, wie wir dies zur Erreichung unseres Zieles für unumgänglich nothwendig halten, d. h. so, daß dieselbe den Namen einer in der Organisation begründeten Decentralisation überhaupt verdient, insofern sie nicht durch das Belieben der Staatsraison und der jeweiligen obersten Leitung des Eisenbahnwesens illusorisch gemacht werden kann, wenn — sagen wir — die Decentralisation eine in aus-

reichendem Maße wirksame sein soll, so wird die unentbehrliche Grundlage derselben die finanzielle Decentralisation sein; das heißt: Die einzelnen Provinzen müssen für sich wirthschaften, die einzelnen Provinzen müssen den Bewirthschaftungs- und Betriebsplan ihrer bezüglichen Netze zu genehmigen, die Einnahmen und Ausgaben desselben zu bewilligen haben. Es ist undenkbar, die endgültige Feststellung und Genehmigung des Betriebs- und Bewirthschaftungsplanes von einer anderen Körperschaft vornehmen zu lassen, als von derjenigen, welcher die Bewilligung der Einnahmen und Ausgaben zusteht. Denn diejenige, welche die Geldmittel bewilligt, giebt einfach den Ausschlag, die erstere aber ist nur zum Scheine da. Sollen also die Provinzen den nöthigen Einfluß auf den Betrieb und die weitere Ausbildung ihrer Netze gewinnen, so müssen sie mit den Betriebs- und Bewirthschaftungsplänen (Neubau natürlich inbegriffen) auch die Einnahmen und Ausgaben zu bewilligen haben. Soll aber für diese letztere hochwichtige Function das unerläßliche Gefühl der Verantwortlichkeit bei den Provinzen hervorgerufen und wach erhalten werden, so ist dies nur möglich, wenn dieselben die Früchte ihrer Thätigkeit allein zu ernten haben, wenn sie insbesondere der finanzielle Erfolg dieser unmittelbar trifft, d. h. wenn alle Einnahmen aus der Verwaltung des Provinzialnetzes der Provinz unmittelbar zufließen und wenn alle Ausgaben für dasselbe von ihr getragen werden. Demnach kommen wir in richtiger Gedankenfolge zur Erkenntniß, daß der preußische Staat, nachdem er alle Eisenbahnen seines Gebietes erworben haben wird, dieselben wiederum an die Provinzen abgeben soll mit allen Rechten und Lasten. Die Provinzen müssen dann in erster Linie für die Verzinsung und Amortisation des Anlage-

capitals der ihnen überwiesenen Bahnen Sorge tragen, sowie anderweitigen Verpflichtungen, welche beim Ankaufe übernommen wurden, nachkommen; haben aber im übrigen volles Recht, die Bahnen ihres Gebietes nach ihrem Wunsche zu verwalten, zu bewirthschaften, weiter auszubauen u. s. w., natürlich soweit dadurch die zu erlassenden allgemeinen Gesetze und Vorschriften nicht verletzt werden, welche die Einheitlichkeit des Gesammtnetzes und die Durchführung der Züge von einem zum anderen Gebiete, sowie die Wahrung einzelner besonderer Staatsinteressen sichern. Hiernach könnte sich der Staat das Eigenthumsrecht an den Bahnen zwar immer noch vorbehalten, obgleich er sich der Verfügung über sein Eigenthum fast gänzlich begeben hat. Da aber den Provinzen auch der weitere Ausbau ihres Netzes überlassen bleiben soll, so werden dieselben vielfach neue Bahnstrecken und sonstige Anlagen aus eigenen Mitteln herstellen. Jene werden dann Eigenthum der Provinz, während die älteren Anlagen noch Eigenthum des Staates sind. Hieraus dürften große Schwierigkeiten und Hemmnisse erwachsen. Auch wegen der Amortisation des Anlagecapitals ist es mißlich, wenn der Staat noch Eigenthümer ist. Es bleibt daher als vollkommen richtiger Ausweg nur der übrig, daß der Staat alle Eisenbahnen mit allen Rechten und Lasten an die Provinzen zum vollen Eigenthum überläßt.

Wir hören hier den Einwurf: Zu welchem Zwecke soll denn nun der Staat sich der großen Mühe unterzogen haben, die sämmtlichen Eisenbahnen zu erwerben, da er dieselben doch wieder an die Provinzen abläßt? Darauf ist zu antworten: Erstens hat der Staat den Provinzen den Ankauf vermittelt, welchen diese ohne solche Hülfe niemals oder nur mit sehr viel größeren Opfern hätten bewerk-

stelligen können; zweitens ist das Eisenbahnwesen in dem Augenblicke, wo der Staat sämmtliche Eisenbahnen erworben hat, von den beschränkenden Rechten der Privaten und Gesellschaften befreit, welche der für unumgänglich nothwendig erkannten Neuregulierung des Eisenbahnwesens im Wege gestanden haben. Ehe der Staat die Eisenbahnen an die Provinzen weiter giebt, ist er im Stande, die neue Grundlage festzusetzen, auf welcher sich das Eisenbahnwesen weiter entwickeln soll und deren Annahme seitens der Provinzen zur Bedingung der Ueberlassung zu machen und die erwünschte Größe seines Einflusses und den der gesetzgebenden Factoren des Landes für alle Zeiten zu sichern. Damit hat der Staat Alles erlangt, was er durch den Ankauf und die eigene Verwaltung der Eisenbahnen zu erreichen wünschen durfte.

Ein weiterer Umstand, welcher für die Ausführbarkeit unserer Vorschläge von großem Belange ist, dürfte durch die Erörterung der Frage berührt werden, ob die preußischen Provinzen als solche schon jetzt geeignete Organe besitzen um 1) durch diese den Betriebs- und Bewirthschaftungsplan, sowie die Ausführung der Neubauten und die Beschaffung der Geldmittel bewilligen zu lassen und um 2) eine ständige Aufsicht über die Eisenbahnverwaltung zu üben. In den östlichen Provinzen der preußischen Monarchie ist, mit Ausnahme von Posen, die Provinzialordnung vom Jahre 1875 zur Einführung gelangt. Hier sind also die bestehenden Provinziallandtage wohl geeignet, den Anforderungen zu 1) zu entsprechen. Die Functionen zu 2) dem Provinzialausschuß zu überweisen, dürfte sich vielleicht weniger empfehlen, da dieser bei den ihm bereits obliegenden Geschäften überlastet werden würde, auch dürften in demselben nicht die nöthigen Fachkenntnisse zu finden

sein. Es würde daher besser ein besonderer Eisenbahnausschuß oder am besten ein Eisenbahnrath gebildet, welcher allein nur den Eisenbahnangelegenheiten und besonders der unter 2) erwähnten Aufgabe obliegt und in welchen die dafür geeignetsten Persönlichkeiten, welche nicht durchweg Mitglieder der Landtages zu sein brauchen, aus der Provinz und durch die Provinz gewählt werden.

In den übrigen Provinzen bestehen noch die Provinzialstände. Für diese Körperschaften, welche rein ständisch zusammengesetzt, keineswegs unbedingt die Garantie gewähren, daß die wahren Interessen des Verkehrs durch sie die vollkommenste Würdigung finden und welche vielfach nur eine berathende, nicht beschließende Thätigkeit ausüben, sind freilich die unter 1) gestellten Aufgaben weniger geeignet, als für die Provinziallandtage der östlichen Provinzen, doch muß man eben entweder mit den vorhandenen Elementen so gut als möglich arbeiten und den vorhandenen Provinzialständen soweit als nöthig weitere Rechte und Pflichten in der besonderen Richtung zuweisen, oder man muß auch für die westlichen Provinzen mit der Einführung einer neuen Provinzialordnung, sei es die vom Jahre 1875 oder eine andere, vorgehen. Es ist anzunehmen, daß die diesen Provinzen übertragene Aufgabe der Eisenbahnverwaltung einen günstigen Einfluß auf dieselben im Sinne ihrer Entwickelung zur Selbstverwaltung ausüben und daß wiederum dieser günstige Einfluß hauptsächlich auf die Eisenbahnen zurückwirken wird. Die Bildung eines Eisenbahnrathes als ständige Controle und Beirath der Eisenbahndirection wird auch hier nicht zu umgehen sein.

Im ganzen darf wohl behauptet werden, daß die erforderliche Mitwirkung der Provinzen an der Verwaltung ihrer Bahnnetze im Anschlusse an die vorhandenen Organe

der Provinzialverwaltung ohne erhebliche Schwierigkeiten herbeigeführt werden kann, und daß von dieser Mitwirkung durchaus günstige Folgen zu erwarten stehen.

Wenn es sonach nach Ueberlassung der gesammten Eisenbahnen des Landes an diejenigen Provinzen, in deren Gebiete sich dieselben befinden, unschwer erscheint, eine tüchtige Vertretung der landschaftlichen und localen Verkehrsinteressen hervorzurufen und zu erhalten, sowie geeignete Organe der Provinzen zu finden, welche die gesammte Eisenbahnverwaltung derselben fortwährend überwachen, so wird andererseits die Beantwortung der Frage schwieriger: Welche Stellung sollen die Eisenbahndirectionen und die jedenfalls erforderliche Central-Eisenbahnbehörde erhalten, wenn dieselbe auf der einen Seite die Rechte der Provinzen nicht schmälern, vielmehr deren Wünschen nach Möglichkeit nachkommen und auf der anderen Seite die centralisirenden und einheitlichen Principien in denjenigen Theilen der Eisenbahnverwaltung vertreten sollen, welche der einheitlichen und centralisirenden Leitung durchaus bedürfen. Es giebt ja keine andere Verwaltung, in welcher eine straffe und centralisirte Leitung in gewissen Dingen so unbedingt erforderlich wäre, wie die Eisenbahnverwaltung. Wir glauben, daß dieselbe nur dann gesichert ist, wenn die Eisenbahndirectionen Staatsbehörden sind, d. h. vom Staate eingesetzte, besetzte und besoldete Behörden und alle wichtigeren Beamten bis zu einer gewissen unteren Grenze hinab Staatsbeamte. Die provinziellen Eisenbahndirectionen sind also dann Behörden, welche vom Staate dazu beauftragt sind, die bezüglichen Eisenbahnnetze nach Wunsch und Interesse der Eigenthümer — d. i. der Provinzen — und gemäß den allgemeinen vom Gesammtstaate ausgehenden Gesetze und Vorschriften, welche die nöthige Einheit-

lichkeit und die großen staatlichen, insbesondere auch militärischen Interessen schützen, zu verwalten. Daß die Wünsche der Provinzen ihre genügende Berücksichtigung finden, dafür bürgen deren große Rechte, indem sie den ganzen Betriebs- und Bewirthschaftungsplan, sowie die Neubauten zu genehmigen haben. Die provinziellen Eisenbahndirectionen würden unter dem Obereisenbahnamte stehen als der Centralbehörde, welche die durchgehenden Verkehre ordnet, die gesammtstaatlichen Interessen wahrnimmt und alle Beamten bis zu einer angemessenen Grenze hinab anstellt. Wird eine Einigung über den Betriebs- und Bewirthschaftungsplan zwischen der Vertretung und der Eisenbahndirection einer Provinz nicht erzielt, so stünde dem Obereisenbahnamte der Entscheid zu, bei welchem es vorläufig jedenfalls sein Bewenden hätte, sei es, daß die Provinz dadurch endgültig zufrieden gestellt ist, oder sei es, daß dies nicht stattfindet, in welchem Falle die Angelegenheit noch weiter verfolgt und entweder durch das Obereisenbahnamt selbst, oder durch andere Factoren der Staatsverwaltung und eventuell die Gesammtvertretung des Staates erledigt würde. — Während die oberen Eisenbahnbeamten, welche die leitenden Stellen einnehmen und eine höhere Ausbildung nachweisen müssen, Staatsbeamte sind, sollen die übrigen Eisenbahnbeamten Provinzialbeamte sein, deren dienstliche Stellung bis zu gewissem Grade von den Provinzen geregelt und beeinflußt wird. Dadurch wird der Staat von dem unabsehbaren Heere von Beamten befreit, dessen Uebernahme durch denselben so wenig wünschenswerth sein würde.

Für eine Art des Eisenbahnbetriebes müssen wir jedoch noch eine kräftigere Centralisation wünschen, als sie sich aus den erwähnten Einrichtungen ergeben würde,

nemlich für den durchgehenden Personen-Schnell-Verkehr. Dieser Verkehr erlangt bei weitem die größte Sorgfalt im Vergleich mit allen übrigen Eisenbahnverkehren und die straffste einheitliche, die internationalen Verkehre berücksichtigende Verwaltung und Oberleitung. Er wird daher am besten einer einzigen Behörde, analog der Postverwaltung übertragen. Dieser Verkehr erhält seinen eigenen Betriebspark an Maschinen, Wagen und eigene Beamte, während die provinzialen Netze verpflichtet werden, auf Verlangen und gegen entsprechende Vergütung die Staats-Eilzüge auf den bezeichneten Routen laufen zu lassen und die erforderliche Bedienung der Züge durch Signalisirung ꝛc. zu leisten. Die Mitbenützung der Stationsgebäude wird natürlich gleichfalls ausbedungen. Hierdurch werden sowohl die Interessen des großen durchgehenden und internationalen Personenverkehrs am zweckmäßigsten erfüllt, als auch die provinzialen Verwaltungen speziell auf die Gebiete concentrirt, zu denen sie besonders berufen und befähigt sind.

Im engsten Zusammenhange mit unseren seitherigen Untersuchungen steht auch noch die Frage, ob jede Provinz ihren eigenen Wagenpark haben soll, oder ob es nicht zweckmäßiger sei, den gesammten Wagenpark der Eisenbahnen in der Hand eines einzigen Besitzers zu vereinigen, welcher die Wagen nur immer dahin dirigirt, wo sie am nothwendigsten sind, welcher wegnimmt, wo zu viel ist und hinbringt, wo Mangel ist — wobei jedoch möglichst darauf Rücksicht zu nehmen wäre, daß nur beladene Wagen befördert werden. Die Vortheile, welche die letztere Betriebsart bieten könnte, werden vielfach überschätzt, ihre Nachtheile aber unterschätzt. Es wäre gewiß unthunlich, vom Centralpunkte, etwa Berlin, aus täglich die Vertheilung der Wagen nach dem angemeldeten Bedürfnisse vor-

zunehmen; diese Vertheilung geschieht weit besser durch den Ausgleich innerhalb kleinerer Gebiete, denen ein gewisser Wagenpark eigenthümlich zugehört, also durch die Provinzen. Es hat durchaus keine Nachtheile, wenn für die Benutzung der Wagen eines andern Besitzers Miethe bezahlt werden muß; dies wird sogar zu einer möglichst vollständigen Ausnützung des Betriebsmaterials anspornen. Für eine genügende Controle und Reparatur des Wagenparks ist aber gleichfalls die Vertheilung auf kleinere Bezirke günstiger. An Locomotiven hat jede Provinz selbstverständlich ihren eigenen Park. Somit sind alle Betriebsmittel mit Ausnahme derjenigen, welche dem durchgehenden Personen-Schnellverkehre dienen, Eigenthum der Provinzen. Dieser Umstand ist von sehr großer Wichtigkeit, da es auf diese Weise mehrere Arbeitgeber für die Beschaffung von Eisenbahnbetriebsmitteln giebt, anstatt nur eines Einzigen, welcher bei der Vereinigung des Eigenthums an sämmtlichen Betriebsmitteln in der Hand des Staates vorhanden wäre. Diese Arbeitgeber haben vielfach verschiedene Wünsche und Interessen. Hierdurch aber gewinnen die Fabrikanten von Eisenbahnbetriebsmaterial größere Selbständigkeit und Unabhängigkeit. Denn war es nicht möglich mit einem Arbeitgeber handelseinig zu werden, bezw. ein Geschäft abzuschließen, so bleiben doch noch 12 weitere (mit der Verwaltung der Staatseilzüge) übrig, von welche einer oder der andere das Angebot wohl annehmbar finden wird. Wir haben bereits im 3ten Abschnitte Seite 32 darauf hingewiesen, daß für Gegenstände der Industrie, insbesondere der Eisenbahnindustrie, welche dem gleichen Zwecke dienen und den gleichen feststehenden Preis haben, dann eine Concurrenz zwischen verschiedenen Fabrikanten doch noch möglich ist, sobald Verschiedenheit

der Form und Construction für den Gegenstand in hinreichendem Maße zugelassen wird. Der Staat kann aber bei der Ueberlassung der Verwaltung der Eisenbahnen an die Provinzen die Verschiedenheit von Formen und Constructionen in derselben Weise zulassen, wie dies seither geschehen ist; dadurch wird einmal die Erhaltung lebendigen Strebens in der Technik bewirkt, sodann aber wird dadurch und durch den vorher betonten Umstand, daß wir 12 selbständige Eisenbahnverwaltungen als Arbeitgeber haben werden anstatt einer, die weitere private Entwickelung der Hütten-, Hochofen- und Walzwerke, Maschinen- und Wagenbauanstalten u. s. w. völlig gesichert und überhaupt der Verstaatlichung unserer ganzen Eisen- und Stahlindustrie ein Riegel vorgeschoben.

Es bleibt noch ein Punkt zu erörtern, welcher freilich von der größten Bedeutung ist, welchen wir aber hier mit zwei Worten abthun können, da hierdurch einestheils das Wesentliche genugsam hervorgehoben wird und da andrerseits die Frage so vielfach ventilirt worden ist, daß weitere Information über diesen Gegenstand leicht anderwärts entnommen werden kann: wir meinen die Tarife. Unser Vorschlag geht dahin, Normaltarife für alle Transportleistungen pro Tarifkilometer einzuführen, welche überall und unbedingt eingehalten werden müssen, weder über-, noch unterschritten werden dürfen, so daß für dieselbe Transportleistung überall der gleiche Betrag gezahlt wird. Eine stufenweise Verminderung für größere Entfernungen findet nach gleichmäßiger obligatorischer Vorschrift statt. Bei der Festsetzung der Tariflängen concurriren die Betriebserschwernisse, wie Steigungen und Krümmungen der Bahn. — Die Höhe der Tarifeinheitssätze wird vom preußischen Landtage genehmigt, bezw. festgestellt. Ver-

gleiche im übrigen unter Nummer 38 bis 41 des folgenden Abschnitts. — —

Aus den leitenden Grundgedanken, welche wir in diesem Abschnitte erörtert haben und auf welchen wir uns die künftige Verwaltung der Eisenbahnen aufgebaut denken, haben wir weitere Folgerungen gezogen und darnach die im nächsten Abschnitte gegebenen Grundzüge für die Verwaltung der norddeutschen Eisenbahnen zusammengestellt.

5.

Grundzüge für die Verwaltung der norddeutschen Eisenbahnen.

I. Allgemeine Grundlagen.

1) Es werden künftighin folgende Arten von Eisenbahnen unterschieden:

A. öffentliche Eisenbahnen,

B. private Eisenbahnen.

Zu A. Oeffentliche Eisenbahnen sind alle solche Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, gleichgültig ob dieselben Voll- oder Secundär- oder Local-Bahnen, gleichgültig, ob dieselben normal- oder schmalspurig sind. Eine besondere Art der öffentlichen Eisenbahnen sind die Straßeneisenbahnen, diese zerfallen wieder in

a) Stadtstraßen-Eisenbahnen und

b) Landstraßen-Eisenbahnen.

Unter Straßeneisenbahnen sind solche öffentliche Eisenbahnen verstanden, welche zum hauptsächlichen Theile in Straßen, seien es städtische oder Landstraßen, eingebettet sind und über welche sich auch der übrige Straßenverkehr ausbreitet; diese Bahnen können mit Pferden, durch

Schwerkraft, mit Dampf, mit atmosphärischer Luft oder mit Electricität betrieben sein. — Unter den Stadtstraßen-Eisenbahnen sind alle Eisenbahnen zu verstehen, welche in die Straßen der Städte und welche in diejenigen Landstraßen eingelegt sind, die diese städtischen Straßen mit den Vororten verbinden, und endlich welche in die Straßen dieser Vororte selbst eingelegt sind; die übrigen Straßeneisenbahnen sind Landstraßen-Eisenbahnen.

Zu B. Private Eisenbahnen sind alle solche, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen. Es sind dies hauptsächlich diejenigen Eisenbahnen, durch welche industrielle Unternehmungen, wie Bergwerke, Hüttenwerke, Fabriken 2c. an das allgemeine Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Eine besondere Art der privaten Eisenbahnen sind die Werkeisenbahnen. Durch die Werkeisenbahnen werden die Transporte innerhalb industrieller Etablissements besorgt.

2) Alle öffentlichen Eisenbahnen Norddeutschlands, welche nicht Straßenbahnen sind, werden zu einem einheitlich verwalteten Netze vereinigt; doch können auch Straßeneisenbahnen in einzelnen Fällen zu diesem Netze gehören. — Wo im folgenden von Eisenbahnen schlechthin die Rede ist, sind darunter nur solche Eisenbahnen zu verstehen, welche zur soeben umschriebenen Kategorie gehören.

Unter Norddeutschland ist hier das Gebiet des Deutschen Reiches mit Ausnahme der Königreiche Bayern, Sachsen und Württemberg, des Reichslandes, des Großherzogthums Baden und der preußischen Fürstenthümer Hohenzollern verstanden.

3) Für das unter 2) abgegrenzte Gebiet Norddeutschlands müssen, was die Wahl der Organisation und des Systems der Verwaltung der Eisenbahnen anbelangt, die Interessen des preußischen Staates allein

maßgebend sein; bei der Abgrenzung der Betriebs- und Verwaltungsbezirke soll jedoch auf die besonderen Interessen der übrigen norddeutschen Staaten gerücksichtigt werden.

4) Das Interesse des preußischen Staates verlangt die Organisirung des Betriebes und der Verwaltung des Eisenbahnwesens nach dem Grundsatze möglichst ausgebildeter Selbstverwaltung in kleineren Bezirken. Die preußischen Provinzen erscheinen als Betriebs- und Verwaltungsbezirke von geeigneter Größe und besitzen bereits eine in mehr oder minder hohem Grade entwickelte Selbstverwaltung mit den erforderlichen Organen und Institutionen. Die Tendenz der staatlichen Gesetzgebung ist außerdem darauf gerichtet, die Ausbildung der Selbstverwaltung der Provinzen nach Möglichkeit weiter zu fördern. Es empfiehlt sich deßhalb, die Verwaltung der Eisenbahnen an die Verwaltung der Provinzen anzuschließen.

5) Eine gedeihliche Selbstverwaltung der preußischen Eisenbahnen durch die Provinzen kann nicht zur Entwickelung kommen, wenn den letzteren nicht auch das Eigenthumsrecht an den in ihren bezüglichen Gebieten befindlichen Eisenbahnen zusteht. Diese Forderung wird um so dringender, wenn eine kräftige Verdichtung des Eisenbahnnetzes durch Secundär- und Localbahnen beabsichtigt wird, welche aus der finanziellen Initiative der Provinzen hervorgehen sollen. Wer die finanziellen Opfer gebracht hat, kann verlangen, Eigenthümer zu werden. Da aber die Eisenbahnpolitik einer jeden Provinz nur dann eine umfassende und lebenskräftige sein wird, wenn sie die Verwaltung der vorhandenen und die Erschaffung neuer Verkehrsanlagen als ein untrennbares Ganzes auffaßt, so müssen auch die jetzt bereits vorhandenen Bahnanlagen in

das Eigenthum der Provinzen übergehen. — Daher müssen die preußischen Provinzen Eigenthümer aller in ihren bezüglichen Gebieten befindlichen Eisenbahnen werden.

6) Die übrigen norddeutschen Staaten besitzen nicht die erforderliche Größe, um eigene Bezirke ähnlich den preußischen Provinzen bilden zu können und müssen sich deßhalb in eisenbahnlicher Beziehung an die benachbarten preußischen Provinzen anschließen. Es dürfen nur allenfalls die Großherzogthümer Oldenburg, Hessen und Mecklenburg-Schwerin — und die beiden letzteren nur, nachdem sie die in ihren bezüglichen Gebieten befindlichen Privatbahnen erworben haben werden — eigene Eisenbahnen besitzen, die übrigen außerpreußischen Eisenbahnen müssen Eigenthum der benachbarten preußischen Provinzen werden. Die Netze der erwähnten drei Großherzogthümer werden gleichfalls vollständig mit benachbarten preußischen Provinzialnetzen vereinigt, wie wenn sie Eigenthum dieser Provinzen wären und dürfen, sofern das Eigenthumsrecht vorbehalten worden ist, nur in so weit eine andere Behandlung erfahren, als für dieselben eine gesonderte Abrechnung stattfindet und bei der Abgrenzung der unteren Verwaltungsbezirke, d. i. der Eisenbahnbetriebsämter, auf Sonderung dieser Gebiete Rücksicht genommen wird.

7) In Hinsicht auf das Eisenbahnwesen wird also, entsprechend der Anzahl der preußischen Provinzen, das Gebiet Norddeutschlands in zwölf Provinzen getheilt, welche wir kurz „Eisenbahnprovinzen“ nennen wollen und welche entweder mit den Territorien der preußischen Provinzen sich einfach decken oder durch den Anschluß des Landesgebietes eines oder mehrerer der übrigen norddeutschen Staaten erweitert erscheinen.

8) Sämmtliche norddeutsche Eisenbahnen werden vom

preußischen Staate angekauft. Ausgenommen hiervon können nur die Bahnen der drei unter 6) erwähnten Großherzogthümer sein und diejenigen von Hessen und Mecklenburg-Schwerin nur dann, wenn von diesen Staaten vorher alle Privatbahnen ihres Gebietes erworben sein werden.

9) Jeder preußischen Provinz wird vom preußischen Staate das in derselben befindliche Eisenbahnnetz als Eigenthum zur selbständigen Verwaltung, Bewirthschaftung und Erweiterung überwiesen, deßgleichen alle übrigen Eisenbahnen, welche in derselben norddeutschen Eisenbahnprovinz liegen; ausgenommen davon dürfen eventuell nur die Bahnen der erwähnten drei Großherzogthümer werden. In letzter Hinsicht siehe unter 6). Da die eventuellen Eigenthumsrechte dieser Staaten keinen weiteren, als den dort erwähnten Einfluß auf Organisation und Betrieb des norddeutschen Eisenbahnwesens haben sollen, werden dieselben mit ihren Consequenzen künftighin der Kürze halber nicht jedesmal erwähnt, sondern es wird die ungenaue Auffassung zugelassen werden, als ob jene Bahnnetze gleichfalls Eigenthum der betreffenden preußischen Provinzen wären.

10) Der Betrieb des durchgehenden Personen-Schnellverkehrs in Norddeutschland soll dem Staate — und zwar dem preußischen Staate allein vorbehalten bleiben, welcher denselben mit eigenem Personale und eigenen Betriebsmitteln, aber mit Benützung der Bahnstrecken und der Bahnanlagen der Provinzen besorgt. Dieser durchgehende Personen-Schnellverkehr mag „Staatseilzug-Verkehr“, die betreffenden Bahnzüge mögen „Staatseilzüge“ genannt werden.

11) Der Betrieb aller öffentlichen Eisenbahnen in Norddeutschland, welche nicht Straßenbahnen sind, gleich-

gültig ob sie Voll= oder Secundär= oder Local=Bahnen, ob sie normal= oder schmalspurig seien (vergl. unter 1.), wird künftig Monopol des preußischen Staates und der preußischen Provinzen; doch auch in Betreff der Straßenbahnen haben die Provinzen das Vorrecht, deren Betrieb zu übernehmen.

12) Alle im norddeutschen Gebiete neuerbauten Eisenbahnstrecken der unter 11) umschriebenen Kategorien werden mit der Eröffnung des Betriebes, falls sie es noch nicht waren, Eigenthum und zur völlig freien Verfügung der preußischen Provinzen gestellt, in deren Eisenbahngebiet — die ganze Eisenbahnprovinz — sie liegen; das Eigenthum an Grund und Boden, sowie der Rückfall unter gewissen Bedingungen und andere Rechte von Privaten, Gemeinden und Kreisen, welche die Einheitlichkeit der Verwaltung nicht stören, können jedoch vorbehalten bleiben, wenn diese bedeutende Beiträge zur Herstellung von Bahnlinien, Bahnhöfen oder Bahnanlagen irgend welcher Art geleistet haben.

13) Der Betrieb von Straßenbahnen, insbesondere von Stadtstraßenbahnen (vergl. unter 1.) soll so weit, als thunlich, der Unternehmung von Privaten und Gemeinden überlassen bleiben.

14) Die Concession zur Erbauung und zum Betriebe von öffentlichen Eisenbahnen, welche nicht Straßeneisenbahnen sind, ertheilt der Staat, in welchem die fragliche Linie gelegen ist, bei außerpreußischen Staaten jedoch nur in Uebereinstimmung mit der preußischen Staatsregierung.

15) Die Concession zu den Straßenbahnen wird von den Eigenthümern der betreffenden Straße — Provinzen, Kreise, Gemeinden — ertheilt, bedarf jedoch in allen Fällen der obersten Genehmigung von seiten der Provinz, in

welcher sie gelegen ist. Die Provinzen dürfen, falls sie es im allgemeinen Interesse der Provinz, insbesondere des gesammten Eisenbahnbetriebes der Provinz für nöthig erachten, auch Straßenbahnen selbst erbauen und betreiben. Für die Erwerbung kleiner Terrainstücke, welche außerhalb der betreffenden Straßen liegend, zur vollständigen Durchführung einer Straßenbahn nothwendig werden, kann die Provinz das Enteignungsrecht verleihen.

16) Die Concession zur Erbauung und zum Betriebe von privaten Eisenbahnen, welche nicht Werkbahnen sind (vergl. unter 1.), können die Provinzen ertheilen, doch darf hier das Enteignungsrecht nur in besonderen, gesetzlich bestimmten Fällen ertheilt werden. Die Erbauung und der Betrieb von Werkbahnen bedürfen keiner Concessionirung.

17) Die Provinzen haben das Recht, den Betrieb und die Bewirthschaftung ihrer Bahnnetze, wie auch den Neubau von Bahnen nach ihren Wünschen zu leiten und zu regeln, soweit nicht allgemeine Gesetze oder Vorschriften dem entgegenstehen. Die Provinzen üben die Aufsicht über die Verwaltung ihrer Bahnen aus und bestellen zur Aufsicht und Mitwirkung bei der Verwaltung und dem Betriebe einen ständigen Beirath, den (Provinzial-) Eisenbahnrath. Die den Betrieb eines Provinzialnetzes leitende Behörde, Eisenbahndirection genannt, ist jedoch keine Provinzial-, sondern eine Staatsbehörde, welche nach dem Willen der Provinzen einerseits und nach Maßgabe der Directiven von seiten des vorgesetzten „Obereisenbahnamtes" andererseits verwaltet.

18) Das Eigenthumsrecht und die freie Verfügung der preußischen Provinzen über ihre bezüglichen Eisenbahnnetze ist in folgenden Beziehungen beschränkt:

a) Die Provinzen dürfen die ihnen gehörigen Bahnstrecken nicht oder nur mit Genehmigung von seiten des Staates veräußern.

b) Die Provinzen übernehmen die gesammte dermalen vorhandene und durch den Ankauf aller Privatbahnen weiter erwachsende Eisenbahnschuld des Staates, sowie alle an den Eisenbahnen etwa haftenden anderweitigen Lasten. Im allgemeinen wird der Betrag des von jeder Provinz zu übernehmenden Antheils von der Eisenbahnschuld so hoch sein, als sich der Betrag der Schulden beläuft, welche dem Staate durch den Erwerb oder die Herstellung der in der betreffenden Provinz vorhandenen Eisenbahnen erwachsen sind. Es ist jedoch einmal noch die Höhe der Rente in Betracht zu ziehen, welche die einzelnen Provinzialnetze nach seitheriger Erfahrung abwerfen, sowie die Möglichkeit, daß an einem gewissen Zeitpunkte die übernommene Eisenbahnschuld voraussichtlich amortisirt sein kann, und ferner die finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Provinzen überhaupt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wird im Wege der staatlichen Gesetzgebung die Höhe der Eisenbahnschuld festgesetzt werden, welche jede Provinz für die Ueberlassung der Eisenbahnen ihres Gebietes zu übernehmen hat.

c) Die auf jede Provinz übergegangene Eisenbahnschuld muß

erstens nach den vor der Uebernahme vereinbarten Bedingungen verzinst und

zweitens nach bestimmtem für jede Provinz festzustellendem Modus amortisirt werden, so daß annähernd zu derselben Zeit alle Provinzen diese ihre ursprüngliche Eisenbahnschuld amortisirt haben werden.

d) Für Neubauten von Eisenbahnen dürfen die Pro-

vinzen neue Eisenbahnschulden contrahiren, für Erneuerungs- und Erweiterungsbauten jedoch nicht, diese müssen aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden. Der Begriff der Neubauten ist durch Gesetz genauer festzustellen. Die neu zu contrahirenden Eisenbahnschulden müssen in bestimmter sehr kurzer Frist zurückgezahlt werden, damit die Höhe der vorhandenen Eisenbahnschuld verhältnißmäßig fortwährend abnimmt oder sich auf einem ganz niedrigen durchschnittlichen Stande erhält.

e) Den gesetzgebenden Factoren des Staates steht die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen und über die Eisenbahnen in ausgedehntem Maße zu, insbesondere werden jene

α) die organisatorischen Gesetze über das Eisenbahnwesen, sowie diejenigen Vorschriften, welche den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen im Großen und mit Rücksicht auf die internationalen Beziehungen ordnen, ferner die Betriebsreglements rc. erlassen,

β) die Anforderungen feststellen, welche an die Eisenbahnen in Hinsicht auf ihre Leistungen zu stellen sind,

γ) die Normen und Einheitssätze feststellen, aus welchen sich die Tarife für die Leistungen der Eisenbahnen ergeben.

f) Die Provinzen müssen sich gefallen lassen, daß ihre Eisenbahnnetze durch vom Staate eingesetzte Behörden betrieben und verwaltet werden, welche vom Obereisenbahnamte als oberster vorgesetzter Behörde ressortiren.

g) Der Staat hat das Oberaufsichtsrecht über die Eisenbahnen im vollen Umfange.

h) Der Staat bedingt sich das Recht auf gewisse Lei-

stungen der Eisenbahnen für besondere staatliche Zwecke aus, so für militärische Zwecke, für den Betrieb des „Staatseilzugverkehrs“ (vgl. unter 10.), für den Postbetrieb und etwaige weitere gesetzlich zu fixirende Zwecke.

i) Diejenigen Private, Gemeinden und Kreise, welche bedeutende Beiträge zur Herstellung von Bahnlinien, Bahnhofsanlagen oder Eisenbahnanlagen irgend welcher Art leisten, können sich dafür das Eigenthum an Grund und Boden und andere Rechte vorbehalten, welche jedoch die Einheitlichkeit und Einfachheit des Betriebes und der Bewirthschaftung des provinzialen Eisenbahnnetzes nicht behindern dürfen.

k) Der Staat behält sich das Recht des Rückerwerbes der Eisenbahnen unter gewissen Bedingungen vor.

19) Um der Verfolgung einseitiger Richtungen in der Eisenbahnpolitik der Provinzen entgegenzutreten und eine unpartheiische Berücksichtigung aller Theile des Landes zu begünstigen, erscheint es erforderlich, eine allgemeine gesetzliche Bestimmung folgender Art zu erlassen: Falls durch Beihülfe von Privaten, Gemeinden oder Kreisen die vorschriftsmäßige Herstellung einer Eisenbahnlinie in der gesammten Anlage ausschließlich Oberbau (d. i. gesammte Geleiseanlage mit Zubehör) finanziell gesichert erscheint, und ferner eine gewisse Höhe der voraussichtlichen Betriebseinnahmen in minimo nachgewiesen ist, so ist die provinziale Eisenbahnverwaltung verpflichtet, die Erbauung solcher Linie entweder selbst zu übernehmen oder deren Herstellung von seiten der Interessenten zuzulassen. In letzterem Falle hat die provinziale Eisenbahndirection das Project zu begutachten und eventuell abzuändern, worauf jenen Interessenten das Enteignungsrecht ertheilt wird. Ist die Erbauung, wie oben erwähnt, vollendet, so ist die Eisenbahn-

direction der Provinz verpflichtet, den erforderlichen Oberbau herzustellen und hierauf die Bahn in Betrieb zu nehmen.

II. Die Organisation und Verwaltung des Eisenbahnwesens im besonderen.

A. Räumliche Begrenzung der Eisenbahnprovinzen.

20) Die norddeutschen Eisenbahnprovinzen mögen, wie folgt, formirt werden:

1) preuß. Provinz Ostpreußen,
2) „ „ Westpreußen,
3) „ „ Brandenburg,
4) „ „ Pommern mit Mecklenburg-Strelitz,
5) „ „ Posen,
6) „ „ Schlesien,
7) „ „ Sachsen mit Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt und Sonderhausen und Reuß,
8) „ „ Schleswig-Holstein mit Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck,
9) „ „ Hannover mit Oldenburg, Braunschweig, Bremen und Schaumburg-Lippe,
10) „ „ Westfalen mit Waldeck und Lippe,
11) „ „ Hessen-Nassau mit Hessen-Darmstadt,
12) „ „ Rheinland.

Die Anzahl der Einwohner, der Quadratmeter Flächeninhalt und der Kilometer (theils eingeleisige, theils doppelgeleisige) Eisenbahnbetriebslänge ergeben sich für diese Eisenbahnprovinzen folgendermaßen:

	Mill. Einwohner.	1000 qkm. Fläche.	km. Eisenbahn.
1) Ostpreußen	1,86	37,0	930
2) Westpreußen	1,34	25,5	770
3) Brandenburg	3,13	39,9	2270
4) Pommern mit Anschlußstaat .	1,56	33,0	1200
5) Posen	1,61	29,0	1020
6) Schlesien	3,84	40,3	2600
7) Sachsen mit Anschlußstaaten .	3,48	39,9	2800
8) Schleswig-Holstein mit Anschlußstaaten	2,03	32,3	1250
9) Hannover mit Anschlußstaaten	2,70	49,1	2360
10) Westfalen mit Anschlußstaaten	2,07	22,5	1660
11) Hessen-Nassau mit Anschlußstaat	2,35	23,3	1820
12) Rheinland	3,80	27,0	2430

21) Die Abgrenzung der Provinzialnetze, das ist: der Directionsbezirke soll in der Regel stricte durch die politische Grenze der Provinz gegeben sein, jedoch sind kleine Modifikationen an Stellen, wo die politischen Grenzen sehr verwickelt sind, oder wenn einzelne Bahnstrecken außer Zusammenhang mit dem Netze der Provinz, deren Eigenthum sie sind, kommen würden, zulässig.

B. *Factoren der Eisenbahnverwaltung.*

22) Die Verwaltung im weitesten Sinne der Eisenbahnen wird außer von dem Reichstage und dem preußischen Landtage durch die folgenden Factoren bewirkt:

I. Staatsbehörden:

a) das Obereisenbahnamt;
darunter stehen coordinirt:

b) das Staatseilzugamt und

c) 12 Eisenbahndirectionen, außerdem eventuell

d) Eisenbahnbaucommissionen für Neubau;

unter dem Staatseilzugamt stehen:

e) die Eilzugbetriebsämter;

unter den Eisenbahndirectionen stehen:

f) die Eisenbahnbetriebsämter und eventuell

g) Eisenbahncommissionen für Neubau.

II. Provinziale Factoren:

h) die 12 Provinziallandtage,

i) die 12 Eisenbahnräthe der Provinzen.

23) Das Obereisenbahnamt ist die oberste staatliche Behörde, welche das ganze Eisenbahnwesen im großen ordnet, für das richtige Zusammenarbeiten der Provinzialnetze unter einander und mit der Staatseilzug-Verwaltung Sorge trägt, Differenzen zwischen den concurrirenden Factoren der Verwaltung ausgleicht, die oberste Aufsicht führt, die statistischen Erhebungen leitet und allgemeine Grundsätze für Verwaltung, Betrieb und Neubau zur Einführung bringt, und namentlich mit der Wahrung aller militärischen Verhältnisse betraut ist. Das Obereisenbahnamt ernennt ferner alle höheren Eisenbahnbeamten; sodann liegt demselben die Ordnung der internationalen Eisenbahnverkehrs-Beziehungen ob. Endlich ist es dessen Aufgabe, die großen internationalen Wirthschafts-, Verkehrs- und Handelsverhältnisse fortwährend zu beobachten und für die bestmögliche Verwerthung dieser Verhältnisse durch die nationale Wirthschaftspolitik und die inländischen Eisenbahnen Vorschläge zu machen und Anordnungen zu treffen.

24) Das Staatseilzugamt ist diejenige Staatsbehörde, welche den durchgehenden Personen-Schnellverkehr

mit durchweg eigenem Personale und eigenen Betriebsmitteln besorgt. Seine localen Organe sind die Eilzugbetriebsämter. Das Staatseilzugamt ist den Eisenbahndirectionen coordinirt, erhält aber ausgedehnte Befugnisse in Hinsicht auf die ausnahmsweise Benützung des provinzialen Beamtenpersonals, der provinzialen Bahnanlagen und Betriebsmittel. Vorgesetzte Behörde des Staatseilzugamtes ist das Obereisenbahnamt.

25) Die Eilzugbetriebsämter sind die staatlichen Behörden, welche unter dem Staatseilzugamte stehen und den durchgehenden Personen-Schnellverkehr für ihren Bezirk unmittelbar betreiben; sie sind den Eisenbahnbetriebsämtern coordinirt, haben den letzteren gegenüber jedoch besondere Befugnisse in Hinsicht auf die ausnahmsweise Benützung des provinzialen Beamtenpersonals, der provinzialen Bahnanlagen und Betriebsmittel.

26) Die Eisenbahndirectionen sind diejenigen staatlichen Behörden, welche an der Spitze des gesammten Eisenbahnnetzes einer jeden Provinz stehen. Sitze und Bezeichnungen für diese Königlichen Eisenbahndirectionen gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor:

	Königl. Eisenbahndirection zu
1) Ostpreußen	Königsberg,
2) Westpreußen	Danzig,
3) Brandenburg	Berlin,
4) Pommern mit Anschlußstaat . . .	Stettin,
5) Posen	Posen,
6) Schlesien	Breslau,
7) Sachsen mit Anschlußstaaten . .	Magdeburg,
8) Schlesw.-Holstein m. Anschlußstaaten	Hamburg-Altona,
9) Hannover mit Anschlußstaaten . .	Hannover,

	Königl. Eisenbahndirection zu
10) Westfalen mit Anschlußstaaten . .	Dortmund,
11) Hessen-Nassau mit Anschlußstaat .	Frankfurt a. M.,
12) Rheinland	Cöln.

Die Eisenbahndirectionen leiten den Betrieb, die Verwaltung und die Erweiterung der provinzialen Netze bei directer Unterordnung unter das Obereisenbahnamt und Beobachtung der allgemeinen Eisenbahn-Gesetze und Verordnungen einerseits und in stetigem Zusammenwirken mit den Organen der Provinzialverwaltung andererseits. Kommen die Anordnungen des Obereisenbahnamtes mit den innerhalb des Bereichs ihrer Befugnisse gestellten Anforderungen der Provinzialverwaltung, hauptsächlich des Eisenbahnrathes, in Widerspruch, so sind zunächst, aber vorbehaltlich späterer Regelung auf dem Verwaltungs- oder Rechtswege, die Anordnungen des Obereisenbahnamtes maßgebend. Ebenso kann die Eisenbahndirection, welche sowohl die volle Verantwortung für die Folgen ihrer eigenen Anordnungen in Hinsicht auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, als auch für die richtige Befolgung der allgemeinen Eisenbahn-Gesetze und Vorschriften trägt, die Erfüllung der Anforderungen der bezüglichen Provinzialorgane vorläufig und vorbehaltlich späterer Rechtfertigung verweigern. — Die Eisenbahndirectionen stellen, soweit dies nicht für gewisse Kategorien den Betriebsämtern übertragen ist, die unteren Eisenbahnbeamten — welche nicht Staats-, sondern Provinzialbeamte sind — an. Daß die unteren Eisenbahnbeamten nicht Staats-, sondern Provinzialbeamte sind, hat auf das Verhältniß ihrer Unterordnung unter die staatlichen oberen Beamten keinen Einfluß. Die Unterordnung und Disciplin wird eine so vollständige sein, als

ob jene gleichfalls Staatsbeamte wären. Nur für das Bereich der Pflichten und Rechte dieser Beamten und für die Gehalts-, Pensions- und Versorgungsverhältnisse, welche mit dem Dienste verbunden sind, haben jene Beziehungen Einfluß, da hierin den einzelnen Provinzen Spielraum gewahrt bleiben soll. — Den Eisenbahndirectionen sind die Betriebsämter ihres provinzialen Bezirkes und eventuell auch eine oder mehrere Eisenbahnbaucommissionen direct untergeordnet.

27) Die Eisenbahnbetriebsämter sind die localen staatlichen Behörden, durch welche der gesammte Eisenbahnbetriebsdienst für deren spezielle Bezirke unmittelbar versehen wird; ausgenommen sind nur diejenigen Functionen, welche von den Organen des Staatseilzugverkehrs wahrgenommen werden. Die Eisenbahnbetriebsämter sind der Eisenbahndirection ihrer Provinz direct untergeordnet.

28) Die Eisenbahnbaucommissionen werden zum Zwecke der Ausführung größerer Neubauten formirt und werden entweder dem Obereisenbahnamte unmittelbar oder einer Eisenbahndirection unterstellt.

29) Dem Provinziallandtage jeder Provinz liegt die Aufgabe ob, den von den betreffenden Eisenbahndirectionen vorgelegten Betriebs-, Bewirthschaftungs- und Erweiterungsplan für das provinziale Eisenbahnnetz zu prüfen, eventuell abzuändern und zu genehmigen, vom Eisenbahnrathe der Provinz erhobene Beschwerden über vorhandene Mißstände entgegenzunehmen, zu prüfen und deren Abstellung von der Eisenbahndirection und eventuell weiter vom Obereisenbahnamte zu verlangen; insbesondere hat sich der Provinziallandtag auch mit der Ordnung der dienstlichen, Besoldungs- und Pensionsverhältnisse der unteren Eisenbahnbeamten der Provinz, welche provinziale Beamten

sind, zu beschäftigen. — Durch den Provinziallandtag werden die Mitglieder des Eisenbahnrathes der Provinz gewählt.

Die außerpreußischen Staaten des norddeutschen Eisenbahnnetzes beschicken die preußischen Provinziallandtage für alle Angelegenheiten, welche die Eisenbahnen der betreffenden Eisenbahnprovinz angehen.

30) Der Eisenbahnrath einer jeden Provinz, dessen Mitglieder — mit Ausnahme der von den Anschlußstaaten zu ernennenden Mitglieder — vom Provinziallandtage gewählt werden, ist eine ständig functionirende provinzielle Behörde, welche ihren Sitz am gleichen Orte mit der betreffenden Eisenbahndirection hat, und ist dieser coordinirt. Die Mitgliedschaft am Eisenbahnrathe wird im allgemeinen ein unbesoldetes Ehrenamt sein, doch kann damit freie Fahrt auf allen Linien der betreffenden Provinz und eventuell Vergütung für bestimmte Leistungen verbunden sein. Die Ordnung dieser Verhältnisse ist jeder Provinz völlig überlassen. — Der Eisenbahnrath jeder Provinz hat erstens die Aufgabe, die Verkehrsverhältnisse der Provinz, vorzüglich soweit dieselben mit den Eisenbahnen im Zusammenhange stehen, fortwährend zu beobachten und zu verfolgen, die Abstellung vorgefundener Mißstände, soweit zu deren Entfernung die Mitwirkung des Provinziallandtages nicht erforderlich ist, bei der Eisenbahndirection zu beantragen, sind dieselben jedoch principieller Natur und erfordern sie die Mitwirkung des Provinziallandtags, das sich ergebende Material zu sammeln und beim Zusammentreten des Landtages diesem Vorlage zu machen und Anträge zu stellen. — Der Eisenbahnrath kann das Einlegen neuer Züge und die Kassirung seither vorhandener Zugverbindungen theils verlangen, theils vorschlagen.

Zweitens hat der Eisenbahnrath eine Controle für den Betrieb und die Verwaltung des betreffenden provinzialen Eisenbahnnetzes in jeder Hinsicht auszuüben, und muß ihm deßhalb die erforderliche Einsicht in die gesammten Betriebs- und Verwaltungsverhältnisse von seiten der Eisenbahndirection und der Eisenbahnbetriebsämter gewährt werden. Es sollen regelmäßige periodische Conferenzen zwischen Eisenbahndirection und Eisenbahnrath stattfinden; jedoch kann der Eisenbahnrath auch außer dieser Zeit verlangen, gehört zu werden.

Die außerpreußischen Staaten des norddeutschen Eisenbahnnetzes erhalten eine angemessene Vertretung im Eisenbahnrathe der bezüglichen Eisenbahnprovinz.

31) Gemeinden und Kreise, welche bedeutende Beiträge zur Herstellung von Bahnlinien, Bahnhofsanlagen oder Eisenbahnanlagen irgend welcher Art leisten, können sich dafür Eigenthumsrechte an Grund und Boden und andere Rechte vorbehalten, welche jedoch die Einheitlichkeit und Einfachheit des Betriebes im provinzialen Eisenbahnnetze nicht behindern dürfen. Innerhalb dieser engen Grenzen können also solche Gemeinden und Kreise besonderen Einfluß auf die Verwaltung der Eisenbahnen gewinnen.

C. Ordnung des Betriebes und der Verwaltung.

32) Der Staatseilzugbetrieb hat eigenes Personal und Betriebsmaterial, eigene Werkstätten, Locomotivschuppen und eigene Locale zum Aufenthalte und zum Uebernachten des Fahrpersonals.

Das Staatseilzugamt stellt jährlich das Tableau derjenigen norddeutschen Eisenbahnstrecken zusammen, auf welchen Züge durch den staatlichen Eilzugbetrieb befördert

werden sollen. Dieses Tableau ist allen norddeutschen Staaten zur Prüfung und eventuellen Amendirung vorzulegen. Schließlich entscheidet die Genehmigung des Staatseilzug-Tableaus durch den preußischen Landtag. Ist diese erfolgt, so werden die in Betracht kommenden Bahnlinien für Staatseilzuglinien erklärt.

Das Staatseilzugamt befördert die Staatseilzüge auf den für Staatseilzuglinien erklärten Bahnstrecken — welche Eigenthum der Provinzen sind — mit eigenem Betriebspersonal und eigenen Betriebsmitteln. In wie weit hierbei die vorhandenen Geleise und sonstigen Bahnanlagen in den Bahnhöfen, die Stationsgebäude, Locomotiv- und Wagenschuppen 2c. benützt werden dürfen, wird durch ein besonderes Reglement festgesetzt.

Die Bezirke der Eilzugbetriebsämter sind in ihrer Abgrenzung von der Gliederung der provinzialen Eisenbahnverwaltung und von der Abgrenzung der Betriebsbezirke derselben völlig unabhängig.

Die Provinzen haben die für Staatseilzuglinien erklärten Strecken ihres Netzes in solchem Zustande zu erhalten oder falls dieser nicht vorhanden war, in solchen Zustand zu bringen und dauernd in demselben zu erhalten, wie das für den Betrieb der Staatseilzüge erforderlich ist und durch spezielle Vorschriften festgesetzt wird.

Die Provinzen haben allen für den Betrieb der Staatseilzüge erforderlichen Strecken- und Stationsdienst im vollen Umfange durch ihr Strecken- und Stationspersonal zu leisten.

In Ausnahmefällen können provinzielles Betriebspersonal und provinzielle Betriebsmittel von seiten der Verwaltung der Staatseilzüge requirirt werden.

Für die Leistungen, welche die Provinzen für den

Staatseilzugbetrieb übernehmen, sollen von dem Staatseilzugamt Vergütungen gewährt werden nach bestimmten Vorschriften. Die Höhe dieser Vergütungen ist so zu bemessen, daß nach Veranschlagung aller Einnahmen und Ausgaben des staatlichen Eilzugbetriebes ein Deficit mit Sicherheit vermieden wird. Andererseits sollen die Ueberschüsse nicht beträchtlich und keinenfalls zur regelmäßigen Finanzquelle des Staates werden. Die Kosten des Obereisenbahnamtes können allenfalls noch durch einen regelmäßig zu erzielenden Ueberschuß gedeckt werden.

33) Die Provinzen haben je ihr eigenes Betriebspersonal und eigene Betriebsmittel, und besorgen damit den Betrieb je ihres provinzialen Bahnnetzes; nur die Staatseilzüge betreibt der Staat.

34) In der Regel wechseln bei Eisenbahnzügen — ausgenommen bei Staatseilzügen —, sobald sie die Grenzen der Provinzen überschreiten, Zugmaschine und Fahrpersonal, so daß Zugmaschine und Fahrpersonal immer der Provinz angehören, in welcher der Zug läuft. Es muß daher für jeden Grenzübergang eine Uebergangsstation gewählt und mit den etwa erforderlichen Einrichtungen, als Localen für das Zugpersonal, Locomotivschuppen &c. versehen werden, welche von beiden betheiligten Provinzen gemeinschaftlich benutzt werden. Für kleine Strecken, welche durch die Provinzialgrenzen geschnitten werden, oder solche größere Strecken, von welchen auf der einen Seite nur ein sehr kleines Stück abgeschnitten wird, kann es sich empfehlen, den Fahrbetrieb nur durch eine der beiden betheiligten Verwaltungen besorgen zu lassen. Es sind für jeden derartigen Fall Vereinbarungen zwischen den betheiligten Provinzen zu treffen nach dem Muster derartiger gegenwärtig in großer Anzahl bestehender Verträge, welche meist den

Grundsatz der Naturalausgleichung durch gegenseitige Leistungen festhalten.

35) Jede Provinz hat ihren Park an Güterwagen, welcher vorzugsweise im Gebiete der Provinz oder in deren näherer Umgebung Verwendung finden soll; auch sollen die Wagen in der Regel bei der Heimathbahn reparirt werden. Für die Benutzung durch die Verwaltung einer anderen Provinz wird Wagenmiethe berechnet. Dennoch kann das neu zu erlassende Wagenregulativ weiteren Spielraum für die Benutzung und Ablenkung fremder Wagen gewähren, als das dermalen gültige.

36) Die Personenwagen für Personen- und gemischte Züge, welche die Provinzialgrenzen überschreiten, werden von den betheiligten Verwaltungen in der Regel gemeinschaftlich nach dem Principe der Naturalausgleichung und unter Anwendung einfacher und durchgreifender Berechnungsmethoden gestellt. — Die Vertheilung der Einnahmen aus dem Personenverkehre erfolgt gleichfalls nach einfachen überall möglichst gleichmäßigen Grundsätzen.

37) Bei der Neuorganisation des Betriebes ist im Gegensatze zu den seitherigen Verhältnissen, bei welchen der Betrieb nach Strecken organisirt war, nunmehr auf den Betrieb der Stationen oder Bahnhöfe, insbesondere der Knotenpunkte, das Hauptgewicht zu legen. Jeder bedeutendere Ort hat gegenwärtig Eisenbahnverbindung nach mehreren Richtungen hin, ist also Knotenpunkt oder Anschlußpunkt. Die Organisation nach Bahnhöfen ist also mit der Organisation nach Knotenpunkten gleichbedeutend. Bei der Organisation nach Bahnhöfen müssen sich die Bezirke der eisenbahnbetrieblichen Geschäfte — ganz im allgemeinen, nicht allein die Bezirke der Eisenbahnbetriebsämter — auf freier Strecke trennen.

In jedem Stationsorte ist das gesammte Eisenbahnwesen (Eisenbahndienst) unter **einer** Person oder **einer** Behörde zusammenzufassen, so daß an jedem Stationsorte die Eisenbahnverwaltung einheitlich und geschlossen auftritt und arbeitet.

Das Eisenbahnwesen jedes Ortes soll nur **einem** Betriebsamte unterstellt sein.

In keinem Orte soll sich mehr als **ein** Eisenbahnbetriebsamt befinden. Für Städte erster Größe können im Bedürfnißfalle die Betriebsämter in einer von derjenigen der gewöhnlichen Betriebsämter abweichenden und für bedeutendere Leistungen zugemessenen Weise eingerichtet und besetzt werden, damit man unter allen Umständen mit **einem** Betriebsamte für eine solche Stadt ausreicht; andererseits wird ein solches Betriebsamt dadurch entlastet werden können, daß die ihm überwiesenen Stücke der anschließenden Linien möglichst knapp gehalten werden.

Die Betriebsämter haben in den wichtigeren Knotenpunkten ihren Sitz. Indem sich die Bezirke der Betriebsämter auf freier Strecke trennen, werden lange Bahnlinien durch die Betriebseintheilung halbirt. Hierdurch wird es für die Beamten der Betriebsämter möglich, die entferntesten Punkte ihres Bezirkes in der Hälfte der Zeit — im Vergleiche mit der seitherigen Eintheilung nach Strecken — zu erreichen.

Die obere Eisenbahnbehörde oder der *obere Eisenbahnbeamte jedes Ortes* hat es als ihre, bezw. seine besondere Aufgabe zu betrachten, die allgemeinen Verkehrsverhältnisse sowohl, wie die besonderen eisenbahnlichen des Ortes kennen zu lernen, zu beobachten und dieserhalb eventuell mit den Behörden und Interessenten an diesem Orte in Verbindung zu treten. Die erkannten Bedürfnisse des

Ortes sind darnach nach Möglichkeit zu fördern. Ueberhaupt ist jeder Ort nach seiner Individualität möglichst vollkommen eisenbahnlich auszubilden. Dies wird um so nothwendiger, wenn die Secundärbahnen sich kräftiger entwickeln sollten. Denn alle wichtigen Linien sind jetzt in der Hauptsache hergestellt, die Weiterführung der Züge ist ohne Schwierigkeit gesichert; für den großen Verkehr ist also alles geschehen, was erforderlich. Nunmehr wird es also an der Zeit sein, daß jeder Stationsort, der nur zu häufig in Folge der Rücksichtnahme auf den großen Verkehr nicht aufs günstigste zur Bahnlinie oder zu den Bahnlinien liegt, aus dem vorhandenen Eisenbahnnetze für sich möglichst großen Vortheil ziehe. Man wird also vielfach mit der weiteren Ausbildung der Bahnhofsanlagen im engen Anschlusse an die Bedürfnisse und die Entwickelungsfähigkeit des Ortes vorgehen, Verbindungsgeleise nach industriellen Etablissements hin anlegen, die Sammelpunkte der Güter in den Stationsorten mit Anschlußgeleisen aufsuchen, die An- und Abfahrt der Güter in jeder Weise erleichtern ꝛc. Der vorstehend erörterte Gesichtspunkt stimmt mit dem Principe der Organisirung des Eisenbahnbetriebes nach Bahnhöfen oder Stationen völlig überein.

Bei der Neuorganisation der Verwaltung der Eisenbahnen soll ferner nach Möglichkeit der Grundsatz durchgeführt werden, daß ein jeder Stationsort im Verhältniß zur reicheren Ausstattung der Stationsanlagen zu diesen Beihülfe leistet. Für Stationsgebäude soll die Eisenbahnverwaltung nur so viel aufwenden, daß davon ein den Bedürfnissen in einfachster und bescheidenster Weise entsprechender Bau — etwa aus Fachwerk — hergestellt werden kann. Was nun an Monumentalität und architectonischer Schönheit, an Bequemlichkeit und vornehmerer

Ausstattung hinzugethan werden soll, ist Sache des betreffenden Ortes und soll von diesem bestritten werden. In gleicher Weise gewährt die Eisenbahnverwaltung nur die Mittel, welche eben gerade dafür hinreichen, die Betriebsanlagen, welche den Güterverkehr mit den betreffenden Stationsorten vermitteln, zur Ausführung zu bringen; weitergehenden Ansprüchen soll zwar die Eisenbahnverwaltung bereitwilligst entgegenkommen, doch müssen die Mehrkosten von seiten jenes Ortes gedeckt werden. In Anbetracht der Beiträge, welche die Stationsorte zu den Eisenbahnanlagen der Station beisteuern, können dieselben sich das Eigenthumsrecht an Grund und Boden, auf welchem die Anlagen befindlich sind, oder eventuell andere Rechte, welche die Einheitlichkeit und Einfachheit des Betriebes und der Bewirthschaftung des provinzialen Eisenbahnnetzes nicht behindern, vorbehalten. — Auch die Durchführung dieses in finanzieller Hinsicht besonders wichtigen Grundsatzes ist nur auf der Basis der Organisation nach Bahnhöfen möglich.

D. Die Tarife.

38) Für alle Transportleistungen der Eisenbahnen werden Normaltarife eingeführt, welche in allen Theilen des norddeutschen Gesammtnetzes gleichmäßig gültig sind, so daß überall für die gleiche Transportleistung der gleiche Betrag gezahlt werden muß. Für die Tarifeinheitslänge wird also in derselben Personenklasse oder in derselben Güterklasse und bei der gleichen Art des Verkehrs (Eil- oder gewöhnlicher Personenverkehr, Eilgut- oder gewöhnlicher Frachtverkehr) überall derselbe Einheitssatz in Rechnung gestellt. Für größere Entfernungen findet eine stufenweise Verminderung der Einheitssätze statt.

39) Die Höhe der Tarif-Einheitssätze wird durch den preußischen Landtag festgesetzt. Eine ausnahmsweise Herabsetzung oder Erhöhung der Tarife für einzelne Eisenbahnlinien darf nur nach vorgängiger Genehmigung von seiten des preußischen Landtags erfolgen.

40) Für alle Eisenbahnlinien wird die Tariflänge besonders berechnet und durch Genehmigung seitens des Obereisenbahnamtes festgestellt. Die Tariflänge ist häufig größer, als die wirkliche Bahnlänge, da der größere Aufwand an Zugkraft, welcher durch Steigungen und Krümmungen der Bahn und etwaige andere Erschwerungen des Transportes verursacht wird, durch entsprechende Vergrößerung der Tariflänge in Anrechnung gebracht werden soll. Dies geschieht überall nach gleichmäßigen Vorschriften. Sind die Tariflängen einer Bahnlinie durch das Obereisenbahnamt einmal festgestellt, so müssen diese stets der Tarifberechnung strengstens zu Grunde gelegt werden. Die Anrechnung einer geringeren oder größeren Tariflänge, als die vorerwähnte ist, ebensowenig gestattet, als die Anwendung von Einheitssätzen, welche niedriger oder höher sind, als die normalen.

41) Bei der Berechnung des Kostenbetrages für den Transport von Gütern (oder Vieh) zwischen zwei Orten wird derselbe jederzeit nach der Linie von der kürzesten Tariflänge bemessen, durch welche die beiden Orte verbunden sind, gleichgiltig ob diese oder eine andere Linie wirklich zum Transport gedient hat (oder dienen soll). Sind mehrere Provinzen am Transporte eines Gutes betheiligt, so muß die Linie der kürzesten Tariflänge auch wirklich eingehalten werden, wenn nicht etwa ein gemeinsames Uebereinkommen für eine andere Linie getroffen worden ist. Auf jeden Fall aber bleibt für die Berech-

nung der Fracht die Linie der kürzesten Tariflänge maßgebend.

E. Die Eisenbahnbeamten.

42) Es sind zu unterscheiden:

a. Die höheren Eisenbahnbeamten, diese sind: die Vorsitzenden und die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirectionen und des Staatseilzugamtes, die Vorstände und die ständigen Hülfsarbeiter der Eisenbahnbetriebsämter und Eilzugbetriebsämter, sowie der Eisenbahnbaucommissionen, die Eisenbahnbauinspectoren, Maschineninspectoren, Güterinspectoren, Telegrapheninspectoren, die Eisenbahnbaumeister, Maschinenmeister, Hauptkassenrendanten.

b. Die übrigen Eisenbahnbeamten.

43) Die höheren Eisenbahnbeamten sind durchweg Staatsbeamte und können innerhalb des ganzen norddeutschen Gebietes versetzt werden. Die Ernennung, Anstellung und Versetzung der höheren Eisenbahnbeamten erfolgt von seiten des Obereisenbahnamtes (oder dessen Chef).

44) Die übrigen Eisenbahnbeamten, insofern sie nicht beim Staatseilzugwesen beschäftigt sind, sind Provinzialbeamte und können nur innerhalb der betreffenden Provinz versetzt werden. Die Ernennung, Anstellung und Versetzung der Provinzial-Eisenbahnbeamten erfolgt von seiten der Königlichen Eisenbahndirectionen und Eisenbahnbetriebsämter, es ist jedoch dem Eisenbahnrathe jeder Provinz bis zu gewissem Grade Einfluß auf die Personalien und Controle über dieselben eingeräumt. Die Vereidigung wird für die Provinzialverwaltung vorgenommen, die Ernennung und Anstellung erfolgt im Namen der Provinzialverwaltung.

45) Diejenigen Beamten des Staatseilzugwesens,

welche nicht zu den höheren Beamten zählen, werden vom Staatseilzugamte ernannt und angestellt, dieselben können im ganzen norddeutschen Gebiete versetzt werden und sind in jeder Hinsicht Staatsbeamte.

46) Für die Ernennung, Anstellung, Besoldung, Pensionsberechtigung ꝛc. der Staatseisenbahnbeamten, sowie für die dienstlichen und disciplinarischen Verhältnisse derselben sind die betreffenden staatlichen Gesetze und Vorschriften maßgebend.

Für die Ernennung, Anstellung, Besoldung, Pensionsberechnung ꝛc. der Provinzialeisenbahnbeamten sind die Gesetze und Vorschriften der betreffenden Provinz, für die dienstlichen und disciplinarischen Verhältnisse in erster Linie die allgemein gültigen und einheitlichen staatlichen Vorschriften und erst, soweit diese Besonderheiten und weiteren Spielraum gestatten, provinzielle Bestimmungen maßgebend.

6.

Ausdehnung der vorgeschlagenen Organisation auf das gesammte deutsche Reich.

Die weitere Ausdehnung der zunächst nur für Norddeutschland — in der von uns in dieser Schrift immer festgehaltenen Umgrenzung — vorgeschlagenen Organisation des Eisenbahnwesens auf das ganze deutsche Reich wird sich, wie schon aus dem (auf Seite 63 u. 64) Gesagten zu entnehmen ist, mit Leichtigkeit in's Werk setzen lassen. Dies ist ein wesentlicher Vorzug der hier geplanten Organisation, und die Rücksicht auf diese Möglichkeit war einer der Ausschlag gebenden Punkte, durch welche wir für unsere Wahl bestimmt worden sind.

Wenn wir zunächst vom bayerischen Hauptnetze absehen, so würden sich folgende 4 neuen Directionsbezirke ergeben:

	Millionen Einwohner.	1000 qkm. Fläche.	km. Eisenbahn.
1) Königreich Sachsen . .	2,76	15,0	1900
2) Königreich Württemberg	1,88	19,5	1380
3) Elsaß-Lothringen mit der bayerischen Pfalz . . .	2,15	20,2	1720
4) Großherzogthum Baden mit Hohenzollern . . .	1,57	16,2	1300

Mit Ausnahme der pfälzischen Bahnen sind die Eisenbahnen der neu hinzukommenden Gebiete bereits im Besitze der betreffenden Staaten; die Eisenbahnnetze der neuen Directionsbezirke sind also bereits richtig abgegrenzt, Betrieb und Verwaltung sind nach diesen Bezirken bereits völlig gesondert, der Wechsel der Maschinen und des Zugpersonals an den Grenzen der Provinzen bereits durchgeführt. Neue Verhältnisse würden sich nur für die bayerische Pfalz ergeben, welche in eine ähnliche Beziehung zu dem Reichslande Elsaß-Lothringen zu treten hätte, wie die kleinen norddeutschen Staaten zu den bezüglichen preußischen Provinzen. Es würden also die pfälzischen Bahnen vom Reiche erworben und mit den reichsländischen Eisenbahnen vereinigt werden müssen. Elsaß-Lothringen und die bayerische Pfalz würden eine neue Eisenbahnprovinz abgeben. Um nun eine völlige Gleichförmigkeit in der inneren Verwaltung aller deutschen Eisenbahnen ausschließlich des bayerischen Hauptnetzes zu erlangen, welche in hohem Grade zu wünschen ist, müßte auch bei den 4 süddeutschen Eisenbahnprovinzen die Organisation der Behörden nach dem neuen preußischen Muster mit Betriebsäm-

tern u. s. f. nachgebildet werden. Es ist nicht anzunehmen, daß die betreffenden Staaten diese ohne große Kosten durchzuführende Umformung der Verwaltung ihrer Eisenbahnen ablehnen werden.

Weniger bereit werden sich vielleicht diese Staaten dazu finden lassen, daß die Stellen der oberen Beamten in ihren Directionen und Betriebsämter durch Kaiserliche Beamten besetzt werden, welche einer Reichsbehörde unterstehen. Dennoch muß dies das Ziel unserer Wünsche sein. Dann würde aus dem preußischen Obereisenbahnamt ein Kaiserliches Reichseisenbahnamt werden, welches alle oberen Beamten (siehe Definition unter 42) Seite 101) sämmtlicher 16 deutschen Eisenbahndirectionen und aller Betriebsämter anstellt; alle oberen Beamten werden Reichsbeamte, sind dem Reichseisenbahnamte direct unterstellt und können im ganzen Eisenbahngebiete versetzt werden. Die Festsetzung der Tarifeinheits-Sätze erfolgt dann durch den Reichstag, die Functionen der preußischen Provinzial-Eisenbahnräthe und der preußischen Provinziallandtage übernehmen für die süddeutschen Eisenbahnprovinzen die Regierungen von Sachsen, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen und die Landtage der ersten drei Länder, sowie der Landesausschuß von Elsaß-Lothringen, welchen letzteren auch die bayerische Pfalz in Eisenbahn-Angelegenheiten zu beschicken hätte. Wie sich die Regierungen und Handelsvertretungen der süddeutschen Staaten in die auszuübenden Functionen theilen wollen, bleibt den betreffenden Ländern vorbehalten und wird durch deren Verfassungen bedingt sein; daß dieselben sich wie diejenigen der preußischen provinzialen Eisenbahnräthe und Provinziallandtage zu einander verhalten, ist durchaus nicht erforderlich. Ferner würde ein Reichseilzugamt den Betrieb von Reichs-

eilzügen analog den norddeutschen Staatseilzügen (Vergl. unter 10) Seite 80, sowie unter 24) und 25) Seite 89) durch das ganze Eisenbahngebiet übernehmen. — Unter Festhaltung dieser Grundsätze würde wohl das Reichs-Eisenbahnproject in einer völlig hinreichenden, harmonischen und alle berechtigten Ansprüche der nichtpreußischen deutschen Staaten berücksichtigenden Weise zur Durchführung gelangen.

Sollten sich die süddeutschen Staaten nicht dazu verstehen wollen, eine kaiserliche Eisenbahndirection, besetzt durch Reichsbeamte, für die Oberleitung der Eisenbahnen des Landes zu acceptiren, so würde man damit zufrieden sein müssen, an der Stelle von 16 Kaiserlichen Eisenbahndirectionen 12 Königlich Preußische, eine Königlich Sächsische, eine Königlich Württembergische, eine Großherzoglich Badische und eine Kaiserliche (für Elsaß-Lothringen und die bayerische Pfalz) Eisenbahndirection zu haben. Die oberen Beamtenstellen der 4 süddeutschen Eisenbahnprovinzen würden dann mit Landesbeamten besetzt, welche innerhalb des Landes verbleiben. An Stelle des Reichseisenbahnamtes würden wir eine Behörde haben, welche eine Verschmelzung von Reichs- und preußischer Oberbehörde darstellt, ein Verhältniß, welchem wir in unseren Deutschen Institutionen ja mehrfach begegnen und in welchem wir, besonders im vorliegenden Falle, einen wesentlichen Mißstand nicht erblicken würden. Wir könnten dann ein „Reichs- und preußisches Obereisenbahnamt“ haben, eine Behörde, welche neben den früher beschriebenen Functionen des preußischen Obereisenbahnamtes (Vergl. unter 23) Seite 88) noch die weitere Aufgabe hat, die Oberleitung der 4 süddeutschen Eisenbahndirectionen zu übernehmen. Diese Behörde wird dann freilich auf die

oberen Beamten der ebenerwähnten Directionen und der denselben unterstellten Betriebsämter nicht unmittelbar in der Weise, wie in den norddeutschen Eisenbahnprovinzen einwirken können, doch würden die süddeutschen Directionen verpflichtet sein, die Weisungen dieser Behörde prompt und unweigerlich auszuführen. Den Betrieb von Reichseilzügen auf ihren Eisenbahnnetzen würden sich die süddeutschen Staaten gleichfalls gefallen lassen müssen, so daß also das preußische Staatseilzugamt auf jeden Fall in ein Reichseilzugamt übergehen würde.

Die Ausführung der zuletztgenannten Organisationen, wobei die Oberbehörden und oberen Beamten der 4 süddeutschen Eisenbahnprovinzen noch Landesbehörden und Landesbeamte bleiben, würde uns noch als ein vollständig hinreichendes Ergebniß erscheinen, wenn wir auch die durchgängige Einführung von Reichsbehörden und Reichsbeamten bei weitem vorziehen würden.

Was endlich das Königlich Bayerische Hauptnetz anbelangt, so würde dessen Anschluß an das Eisenbahnsystem des übrigen Deutschlands unter denselben Bedingungen und ebenso leicht, wie für die vorgenannten süddeutschen Staaten erfolgen können, sobald Fürst und Volk dieses Landes den Anschluß wünschen sollten. Das Königreich Bayern ohne die Pfalz hat 4,40 Millionen Einwohner, 70200 qkm Flächeninhalt und 3826 km Eisenbahnen. Dieses Gebiet würde freilich die Größe von zwei Eisenbahnprovinzen haben und es wäre eventuell wohl die Theilung in ein nördliches und in ein südliches Netz zu wünschen, doch würde sich auch das ganze Gebiet als ein einziger Directionsbezirk sehr wohl in den Organismus der deutschen Eisenbahnen einfügen lassen. Sollte jedoch Bayern für sein Hauptnetz seine Eisenbahn-Reservatrechte

nicht aufzugeben gesonnen sein, so dürfte es doch ohne Zweifel einerseits in Bezug auf die Pfalz den Wünschen des übrigen Deutschlands entgegenkommen und würde es sich andrerseits der einheitlichen Eisenbahnverwaltung desselben sicherlich thunlichst zu assimiliren und anzuschließen suchen, so daß eine Verschiedenheit der Organisation der Verwaltung wohl mehr und mehr verschwinden und alle aus der Trennung der Gebiete entspringenden Hemmnisse auf das thunlichst geringste Maß eingeschränkt werden würden.

7.

Schlußbemerkungen.

Wir haben in der vorliegenden kleinen Abhandlung die Hauptgesichtspunkte niedergelegt, nach welchen wir das Eisenbahnwesen in Norddeutschland und, wenn möglich, auch in Gesammtdeutschland geordnet wissen wollen und wir haben auch die Begründung unserer Vorschläge überall beigefügt. Sollte hier oder dort die Erörterung anscheinend wesentlicher Punkte vermißt werden, so bitten wir dies mit der Kürze der Zeit, welche dem Verfasser augenblicklich zu Gebote steht, zu entschuldigen. Doch ist derselbe überzeugt, solche Hauptgesichtspunkte, welche den ganzen Vorschlag als einen unausführbaren oder ungeeigneten erscheinen lassen würden, nicht übersehen zu haben, vielmehr glaubt er, in der vorgezeichneten Richtung einen möglichen, ja den einzig richtigen Weg zu einer gesunden und naturgemäßen Lösung der schwierigen Aufgabe gefunden zu haben, wenn auch im Detail noch recht viele Aenderungen denkbar und empfehlenswerth sein mögen. In der speziellen Aus- und in der folgerichtigen Durcharbeitung des uns vorschweben-

den Systems in dieser kleinen Schrift dürften sich freilich manche Lücken und Mängel finden, und bitten wir dies ebenfalls mit der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit und hie und da auch mit dem Bestreben zu entschuldigen, dem nicht fachmännischen Publikum gegenüber, welches ja der Verfasser auf's Lebhafteste für seine Vorschläge zu interessiren wünscht, allgemeiner verständlich zu werden. Dadurch aber hat die Darstellung mehrfach an Schärfe eingebüßt. Indem wir also nochmals um nachsichtige Beurtheilung der Form bitten, hoffen wir, daß letztere kein Hinderniß sein wird, auf die Sache und die wesentlichen Grundgedanken mit wohlwollendem Sinne einzugehen. Diese sind, wie wir uns bewußt sind, richtig begründet und entwickelt.

Soweit wir die Verhandlungen des preußischen Landtages und der Kommissionen desselben verfolgt haben, sind die von uns in den Vordergrund gestellten Gesichtspunkte, welche in unseren Vorschlägen zur Einführung einer durchgreifenden Decentralisation und Selbstverwaltung folgerichtig und mit aller Macht hindrängen, bei jenen Verhandlungen durchaus gar nicht zur Erörterung gekommen, oder dieselben haben so geringen Eindruck gemacht, daß die bezüglichen Berichte darüber schweigen. Es ist uns dies beinahe unerklärlich. Von „finanzieller Decentralisation" ist in der XII. Kommission des Landtages allerdings die Rede gewesen, aber wie diese verwirklicht werden sollte, dafür hat man anscheinend keinen Rath gewußt. Man folgt, wie es scheint, seitens der Landesvertretung einem zwar offenbar berechtigten Drucke, welcher zum Ankaufe der Eisenbahnen durch den Staat hintreibt, ohne jedoch sich eine klare Vorstellung darüber zu bilden, was nun mit den erworbenen Eisenbahnen anzufangen sei und wohin verschie-

dene Systeme der Verwaltung derselben unter verschiedenen Umständen führen können. Es wird jedoch hohe Zeit, daß man derartige Untersuchungen und Erwägungen anstellt und daß man sich darüber entscheidet, welche Richtung in Zukunft zu verfolgen sei. Seither konnte der Umstand, daß man sich zu dem Ankauf aller Eisenbahnen durch den Staat noch nicht definitiv entschlossen hatte, oder daß man sich zu diesem Entschlusse öffentlich noch nicht bekennen wollte, um die Ankaufsgeschäfte durch solche Nachrichten nicht zu beeinflussen — seither konnten, sagen wir, diese Umstände Veranlassung dazu sein, daß man diesen Untersuchungen noch nicht näher treten durfte. Jetzt ist jedoch die Frage des Ankaufs aller Bahnen durch den Staat in bejahendem Sinne entschieden. In nächster Zeit wird also der Landtag im Vereine mit der Staatsregierung seine ernste Aufmerksamkeit der Prüfung der obigen Gesichtspunkte zuwenden müssen.

Wir möchten nochmals hervorheben, daß ohne die Abtheilung kleinerer Wirthschafts- und Verwaltungsgebiete eine gesunde Entwickelung und weitere Ausbildnng des Localverkehrs und ein lebhafter Neubau von Local- und Sekundärbahnen nicht zu erwarten ist. Die Beförderung des Localverkehrs aber bewirkt mehr und mehr die Ausbreitung des Wohlstandes in das Land hinein und Localbahnen sind die Aufsucher des Verkehrs für die großen gutrentirenden Linien, sie dürfen also sowohl im allgemeinen Culturinteresse, wie im finanziellen Interesse des Landes nicht vernachlässigt werden. Eine intensive Wirthschaft wird immer nur auf kleinen Wirthschaftsgebieten erzielt und gerade eine intensive Bewirthschaftung der Verkehrsmittel thut jetzt in Deutschland noth, daher Eintheilung in kleinere selbständige Wirthschaftsgebiete. Durch die Local-

bahnen werden auch die überwuchernden Städte entlastet, indem die Hülfskräfte des Landes an Ort und Stelle verwerthet werden. Dieser Gesichtspunkt, daß die Erhaltung und weitere Entfaltung der localen Verkehre unter allen Umständen gesichert werden muß, ist für sich allein durchschlagend, um das von uns vorgeschlagene System der Decentralisation zur Annahme zu empfehlen, wenn nicht als das allein richtige erscheinen zu lassen. Dazu kommen noch die vielen anderen Gesichtspunkte, welche wir oben eingehend behandelt haben, wie die Erhaltung der privaten Selbständigkeit unserer Fabriken für Eisenbahnbedarf und unserer gesammten Eisen- und Stahlindustrie u. a. m. Als einen Vorzug der neuen Verwaltung möchten wir es auch bezeichnen, daß dieselbe eine gewisse Concurrenz zwischen den einzelnen Provinzen noch zuläßt. Wenn es einer Provinz gelingt, durch Erbauung neuer Strecken, welche eine Route abkürzen, oder durch pünktlichere und raschere Beförderung — insofern die große Raschheit von größerer Promptheit im Betriebsdienste abhängt — oder durch größere Bequemlichkeiten, welche den Reisenden geboten werden, einen Verkehr von der Nachbarprovinz auf ihre Linien herüberzuziehen, so kann bei solchem Wetteifer die Gesammtheit nur gewinnen; ferner geht nebenher der so gewichtige Vortheil, daß Technik und Erfindungsgeist fortwährend in Athem erhalten werden. Endlich können wir es nicht unterlassen, noch besonders darauf hinzuweisen, daß nach den von uns vorgeschlagenen Grundzügen nicht sowohl ein gewisses vorhandenes Eisenbahnnetz einer Eisenbahndirection unterstellt wird, sondern daß ein gewisses L a n d e s g e b i e t mit allen bereits darin vorhandenen, sowie mit allen noch später zu erbauenden Eisenbahnen einer solchen Behörde in die Obhut übergeben wird, um deren Verkehrsinteressen, insbe-

sondere die eisenbahnlichen, wahrzunehmen. Dadurch wird erstens das Verkehrsinteresse der noch nicht mit Eisenbahnen versehenen Landestheile ebenso gut gewahrt werden, wie dasjenige der bereits von Eisenbahnen durchzogenen Gebiete; zweitens weiß jeder, wenn auch noch nicht mit Eisenbahnen versehene Landestheil, wo er die Befriedigung seiner Verkehrsbedürfnisse zu betreiben hat, da ja im Voraus bekannt ist, zu welchem Eisenbahnnetze die neuherzustellenden Linien gehören werden; drittens wird dadurch, daß eine öftere Veränderung der Eintheilung der Verwaltungsbezirke unmöglich gemacht ist, den localen Verkehrsverhältnissen größere Stabilität verliehen. Diese Umstände im Verein mit den Wirkungen, welche die Durchführung des anderen Grundsatzes, daß die Organisation der Betriebs- und Verwaltungsgeschäfte nach Bahnhöfen oder Stationen anstatt, wie seither, nach Strecken erfolgt, eines Grundsatzes, welcher mit der Durchführung der neuen Verwaltungseinrichtungen enge verwachsen ist, haben werden, müssen der neuen Verwaltung der Eisenbahnen ein wesentlich verändertes Gepräge verleihen, werden aber die Keime zu lebensvoller Weiterentwickelung enthalten.

Man wird zwar unserer decentralisirten Verwaltung mancherlei Nachtheile vorwerfen; einzelne derselben werden wohl zutreffen, da jede Sache ihre Schattenseiten hat, viele aber werden leicht zu entkräften sein. So möchten wir noch auf zwei Anstände eingehen, welche uns gegenüber öfters erhoben worden sind. Der erste betrifft die folgenden Verhältnisse: Seitdem der Staat die letzten großen Bahnankäufe vollzogen hat, findet es sich häufig, daß man mittelst zweier oder mehrerer Staatsbahnlinien von nicht allzuverschiedener Länge von einem bestimmten Orte zum anderen gelangen kann. In solchen Fällen wird es mehr-

fach von seiten der staatlichen Eisenbahnverwaltung gestattet, sich besonders bei Retourbilleten zur Rückfahrt nach Belieben jeder der in Betracht kommenden Linien zu bedienen. Für die Verbindung Berlin-Stralsund werden zum Beispiele in Berlin Retourbillete ausgegeben, welche es für die Rückfahrt völlig frei lassen, ob man sich der Berliner Nordbahn über Oranienburg oder der Route Berlin-Angermünde (Berlin-Stettiner Bahn) bedienen will; dies ist ohne Zweifel eine große Annehmlichkeit, da man hinsichtlich der Zeit der Abfahrt von Stralsund oder der Ankunft in Berlin zwischen der doppelten Anzahl von Zügen wählen kann, sodann kann es erwünscht sein, auf der Hinfahrt auf den Zwischenstationen der einen Linie, auf der Rückfahrt aber auf Zwischenstationen der anderen Linie Geschäfte abzumachen, endlich gewährt es für die Fahrt mehr Unterhaltung, auf dem Rückwege eine andere Route einzuhalten, als auf dem Hinwege (für Vergnügungsreisen keineswegs unwesentlich). Es wird nun behauptet, eine derartige Erleichterung würde nicht stattfinden, wenn die in Betracht kommenden Bahnlinien in Besitz und Verwaltung der Provinzen wären, durch welche sie sich erstrecken. Die Berliner Nordbahn befindet sich zu etwa einem Drittel in der preußischen Provinz Brandenburg, zum zweiten Drittel in Mecklenburg-Schwerin und endlich wieder ein Drittel in der preußischen Provinz Pommern; die Linie Berlin-Angermünde-Pasewalk-Stralsund läuft mehr als zur Hälfte auf dem Gebiete der Provinz Brandenburg, für die übrige Strecke auf dem Gebiete der Provinz Pommern. Nun hat offenbar die Eisenbahnprovinz Schleswig-Holstein mit Mecklenburg-Schwerin ein Interesse daran, alle Züge der Richtung Berlin-Stralsund über die Nordbahn gehen zu lassen, während für die Provinz Bran-

denburg wie auch für Pommern die andere Route vortheilhafter wäre. Bei so stark divergirenden Interessen würde eine Einigung höchst wahrscheinlich nicht erzielt werden und das reisende Publikum würde jener Erleichterung des Verkehrs, welche die Vereinigung aller Eisenbahnen in einer Hand, der Hand des Staates, leicht mit sich bringt, nicht theilhaftig werden. Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß bei der vorgeschlagenen neuen Organisation die Concurrenz zwischen den einzelnen Provinzen nur noch eine weit gemäßigtere sein kann, als früher, indem die Concurrenz durch die Verschiedenheit der Tarife ausgeschlossen ist. Dadurch werden die einzelnen Verwaltungen von selbst auf einen höheren Standpunkt hingewiesen, von welchem aus sie danach streben müssen, gemeinsam den Verkehr durch Erleichterungen aller Art möglichst zu heben. Wenn sich nun im vorliegenden Falle die interessirten Verwaltungen zur Ausgabe eines Rundreisebillets Berlin-Oranienburg, Stralsund-Pasewalk-Angermünde-Berlin einigen und außerdem, wie gewöhnlich, Retourbillete Berlin-Oranienburg-Stralsund und Berlin-Angermünde-Stralsund ausgeben, so ist fast dasselbe, was jetzt besteht, mit seit lange angewendeten Mitteln erreicht. Man muß sich aber dann freilich beim Ankaufe des Billets für eine bestimmte Gesammtroute entscheiden. Aber auch diese Einschränkung kann fallen, wenn eben die Verwaltungen den früheren kurzsichtigen Standpunkt im Bedürfnißfalle völlig aufgeben und jedes Billet für beide Rückfahrten beliebig gelten lassen; was etwa eine der Verwaltungen an einer Stelle dadurch verlieren könnte, würde sie wieder an einer anderen Stelle gewinnen. Der zweite Einwurf, welchen wir erwähnen wollten, war dieser: Es ist häufig ökonomisch vortheilhafter, Gütertransporte über eine „leistungsfähige"

Linie von größerer Länge zu befördern, als über die kürzeste Linie, welche jedoch diese Leistungsfähigkeit nicht besitzt. Die Linie ist „leistungsfähig“ heißt hier: die Linie ist durch vollkommenere Geleiseanlagen (vielleicht doppelgeleisig), Bahnhofsanlagen (Rangir- und Güterbahnhöfe) und Betriebseinrichtungen, sowie durch die vollständigere Besetzung mit Personal für sich allein im Stande, bedeutende Gütertransporte, sagen wir jede vorkommende Größe der Gütertransportmengen — zu bewältigen. Will nun eine andere Eisenbahnlinie, welche für zeitweisen bedeutenden Gütertransport noch nicht eingerichtet ist, mit jener concurriren, so muß sie gleichfalls jene vollkommeneren Einrichtungen herstellen und ihr Personal vermehren. Die Kosten hierfür sind aber vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Standpunkte als unnöthigerweise aufgewendet anzusehen; denn dem Transportbedürfnisse würde völlig durch jene erstgenannte Bahn genügt werden können. Wenn nun die Eisenbahnen mehreren einzelnen für sich wirthschaftenden Verwaltungen unterstellt sind, wird es nicht mehr möglich sein, frei über die zu benützenden Transportwege zu disponiren und die großen Gütermengen auf die leistungsfähigen Linien zu concentriren. Dies muß zwar für viele Fälle zugegeben werden, in vielen anderen Fällen aber werden die leistungsfähigen Linien doch Mittel haben, den Verkehr an sich zu ziehen, besonders durch größere Schnelligkeit der Beförderung. Außerdem aber muß darauf hingewiesen werden, daß dem obenerwähnten volkswirthschaftlichen Verluste auch ein volkswirthschaftlicher Gewinn gegenübersteht. Dadurch nemlich, daß die weniger leistungsfähige Linie an den großen Transporten mit theilnimmt, wird auf dieser ein erheblicher Verkehr erst wirklich hervorgerufen; wo aber einmal Verkehr ist, da kommt

auch weiterer Verkehr hin; so wäre denn das schließliche Resultat eine Vermehrung des Verkehrs im ganzen, welche jene anscheinend überflüssige Ausgabe wieder bezahlt macht.

Was die Regulirung der Tarife für Personenverkehr auf der neuen Grundlage, insbesondere der Tarife für wohlfeile Retour- und Rundreisen, Fahrten mit Sonntagsextrazügen u. dergl. anbelangt, so liegen hier allerdings noch manche Schwierigkeiten. Im allgemeinen wird es nicht möglich sein, sich mit den neuen Personentarifen individuellen Verhältnissen so anzuschmiegen, wie seither. Damit konnten seither manche Wohlthaten ins Leben gerufen werden; es ist aber gewiß auch viel Unrecht gegen andere geschehen, welche an solchen Wohlthaten nicht theilnahmen. Jetzt würde für den Personenverkehr weniger darnach zu streben sein, individuelle Verhältnisse durch die Tarife zu begünstigen, als die für alle gültigen Einheitssätze herabzudrücken. Man würde sich eben, wie in allen neuen Verhältnissen, in mancher Hinsicht neu einrichten müssen. Im allgemeinen würde auch hier die neue Verwaltung mehr die Hebung des Verkehrs im **ganzen** Lande, als den der Städte, besonders der großen Städte, begünstigen, was wir eben als einen Vorzug ansehen. In Hinsicht auf den Vorortverkehr von großen Städten nach ihren Vororten, insbesondere auf Arbeiterzüge mag übrigens bemerkt werden, daß, falls solcher Vorortverkehr innerhalb der Grenzen einer Provinz bleibt, nichts im Wege steht, für denselben besondere niedrigere Tarifeinheitssätze einzuführen. Würden die Grenzen der Provinzen überschritten, so müßten wieder spezielle Vereinbarungen zwischen beiden betheiligten Provinzen herbeigeführt werden.

Unter allen Umständen möge man erwägen, daß die Staatsregierung im Verein mit dem Landtage durch die

volle staatliche Gesetzgebung und die Festsetzung der Tarife alle Mittel hat, um jederzeit energisch auf die Eisenbahnen einzuwirken und drohenden Gefahren und Mißständen zu begegnen.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß der nach unseren Vorschlägen sich ergebende Organisationsplan ganz allmählig zur Ausführung gebracht werden kann, so daß ein plötzliches großes Risico ausgeschlossen bleibt. Der erste Schritt wäre die Einrichtung einer königlichen Eisenbahndirection in der politischen oder der Verkehrshauptstadt einer jeden Provinz des preußischen Staates, was zum größten Theile bereits geschehen ist, der zweite die allmählige Abgrenzung der Verwaltungsbezirke dieser Directionen nach den ungefähren Grenzen der Provinzen. Sodann würden die noch vorhandenen Privatbahnen veranlaßt, gleichfalls nach den neuen Schwerpunkten hin zu gravitiren, so daß die staatliche Direction der Provinz deren ganzes Netz, bestehend einstweilen noch aus Staats- und Privatbahnen, vertritt. Die Betriebs- und Bewirthschaftungspläne würden von jener der Provinzialvertretung vorgelegt. Es bleibt dann der Staatsregierung vorbehalten, Schritt für Schritt weiter Privatbahnen anzukaufen, Schritt für Schritt den Einfluß der Provinzen festzusetzen und allmählig anwachsen zu lassen; ebenso kann das Eigenthumsrecht an den einzelnen Linien allmählig und vorerst mit Vorbehalten den Provinzen überwiesen werden. Zeigt es sich, daß die getroffenen Maßnahmen sich bewährt haben und ernstliche Gefahren nicht zu befürchten sind, so kann man rasch zum Ende eilen und das beabsichtigte System zur vollen und scharfen Durchführung bringen.

Möge es gelingen, das Eisenbahnwesen auf der von uns vorgeschlagenen Grundlage aufzurichten, dann wird

dasselbe aus dem Boden nicht entfernt werden, auf welchem es allein zu gedeihen vermag. Es kann kein gesunder Gedanke sein, den Preis, welcher für eine Transportleistung bezahlt werden soll, im allgemeinen von den Kosten, welche die Bewerkstelligung des Transportes verursacht, gänzlich unabhängig machen zu wollen; dann werden alle durch die Gestaltung und die Natur der Erdoberfläche gegebenen Verhältnisse unberücksichtigt gelassen. Würden wir ein rein centralisirtes Staatsbahnsystem haben, so würde es der Verwaltung der Eisenbahnen in der That möglich sein, von diesen Verhältnissen ganz abzusehen und die ursprünglich gegebenen Verhältnisse geradezu auf den Kopf zu stellen. Dergleichen ist in geringerem Maaße schon vielfach durch das Eisenbahnwesen geschehen und geschieht nur allzu leicht, der Staat würde durch vielfache Rücksichten, welchen er gerecht werden muß, leicht mehr und mehr in jene Richtung gedrängt werden, während den Provinzen solche Verhältnisse durchaus ferne liegen. Die Verkehrsverhältnisse würden gemacht werden, anstatt daß sie sich durch das freie Spiel der natürlich wirksamen Kräfte ergeben; dies ist aber gegen die Grundsätze der Volkswirthschaftslehre. Die Schwankungen, welche den allgemeinen politischen Verhältnissen und Beziehungen, den äußeren, wie den inneren, immerfort eigenthümlich sind, würden stets unmittelbar auf das Eisenbahnwesen zurückwirken und dasselbe den gleichen Schwankungen in hohem Maaße unterwerfen, wodurch die Stabilität der Verkehrsverhältnisse leiden muß. Man benutze doch die so werthvolle Befähigung der Deutschen zu communaler und landschaftlicher Selbstverwaltung, dann werden sich im Herzen Europa's sichere und dauernde, weil auf natürlichen und dauernden Grundlagen aufgebaute Verkehrsverhältnisse ergeben. Daß solche erhalten bleiben,

wird für Deutschland vor anderen Ländern Europa's wichtig sein, da die deutschen Eisenbahnen durch ihre Lage immer dazu bestimmt sein werden, auf die übrigen europäischen Eisenbahnnetze einen regulirenden Einfluß auszuüben. Handelt es sich darum, in dem Eisenbahnwesen eine Finanzquelle für den Staat zu suchen, so dürfte dagegen nichts einzuwenden sein, doch möchten wir alsdann lieber vorschlagen, den Eisenbahnbetrieb, wie andere Gewerbebetriebe und wie auch in anderen Ländern geschehen, auf irgend eine Weise zu besteuern. Vom directen Betriebe des Eisenbahngewerbes im einzelnen aber sollte sich der Staat so weit möglich fern halten und denselben den Provinzen anvertrauen.




EN! VIRIDI·PRATO·
CONSEDIT·PHOEBVS·APOLLO·


HE 3079 .P7 V57
Die Verwaltung der Eisenbahnen
Stanford University Libraries
3 6105 041 804 480

